

Verslag

Contact

T 06 - [REDACTED]
[REDACTED]@pzh.nl

Vergaderplaats
MS Teams Overleg

Vergaderdatum
2 september 2021

Tijdstip
19:30 – 20:30

Ons kenmerk
PZH-2021-.....
DOS-2017-0008007

Bijlagen

Deelnemers
Zie voorstelronde in verslag

Onderwerp: Informatiemoment combi-wachtplaats Broekvelderbrug noordoostzijde

In verband met de AVG en de privacyregels zijn de deelnemers in dit verslag geanonimiseerd en zijn van deelnemende projectteamleden van de Provincie Zuid-Holland alleen de functies aangegeven.

1. Welkom

De projectleider heet iedereen welkom. Zes bewoners, twee vertegenwoordigers van een bewoner en een medewerker van gemeente Bodegraven nemen deel aan de bijeenkomst. De bijeenkomst wordt met instemming van iedereen opgenomen, zodat er een verslag kan worden gemaakt. Dit verslag wordt verzonden aan alle geadresseerden die ook de bewonersbrieven hebben gekregen.

2. Korte voorstelronde

Alle aanwezige deelnemers stellen zich voor:

Bewoners en vertegenwoordigers

- Bewoner 1
- Bewoner 2
- Bewoner 3
- Bewoner 4
- Bewoner 5
- Bewoner 6
- Vertegenwoordiger bewoner 7
- Vertegenwoordiger bewoner 8
- Vertegenwoordiger gemeente Bodegraven-Reeuwijk

Provincie Zuid-Holland

- Projectleider
- Omgevingsmanager
- Asset coördinator Vaarwegen
- Juridisch adviseur
- Adviseur/adviesbureau Techniek

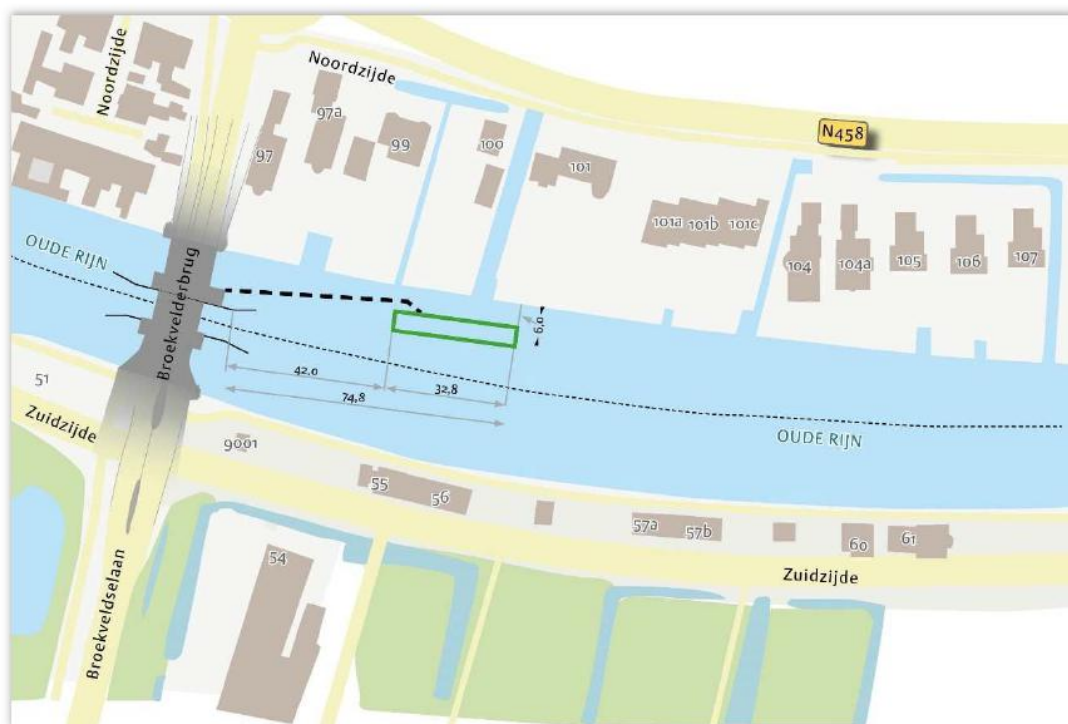
3. De keuze van de provincie Zuid-Holland voor deze locatie van de combi-wachtplaats

De provincie heeft de taak om de vaarwegen van de provincie te onderhouden en nautisch veilig te garanderen voor de vaarweggebruikers. Het hebben van een wachtplaats bij een beweegbare brug is daar een onderdeel van. Er zijn verschillende typen wachtplaatsen. Er zijn wachtplaatsen voor alleen beroepsvaart, er zijn wachtplaatsen voor alleen recreatievaart en er zijn zogenaamde combi-wachtplaatsen. Dat is een wachtplaats waar zowel een beroepsvaartuig alsook een recreatievaartuig mag en kan afmeren.

Een wachtplaats is géén ligplaats. Een wachtplaats is bedoeld zodat een schip tijdelijk kan afmeren tot het volgende moment dat de brug wordt geopend. In normale gevallen werkt de brug bijna perfect. Als een schip komt aanvaren, wordt deze meestal opgemerkt door de camera's of een beroepsvaartuig meldt zich met de marifoon en kan dan ook gelijk de brug passeren. Helaas hebben we ook weleens te maken met storing van de brug, waardoor de brug niet open kan voor een aantal uren. Met name voor die situatie moeten we bij elke beweegbare brug die eigendom is van de provincie een wachtplaats hebben. Dat hebben we onszelf opgelegd. Daarvoor heeft de provincie een handboek, het handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen en dat is gebaseerd op de richtlijn Vaarwegen van Rijkswaterstaat. Er is inmiddels een nieuwe richtlijn van Rijkswaterstaat, Richtlijn 2020, en die diende als basisontwerp voor deze combi-wachtplaats.

Het projectteam heeft het ontwerp afgewogen tegen de belangen. We hebben daarbij gekeken hoe druk het is op de Oude Rijn, hoe vaak de brug open en dicht gaat, of er veel recreatievaartuigen zijn en of er veel beroepsvaartuigen zijn. In dit geval hebben wij gekozen voor een combi-wachtplaats voor beide typen schepen met een minimale lengte. We hebben ook wachtplaatsen die een stuk langer zijn of die voor beroeps- en recreatievaart gescheiden zijn. Maar juist voor deze brug, voor deze situatie in Bodegraven, hebben we een hele kleine wachtplaats nodig. Daarbij kiest de provincie voor de veiligste en optimale plek in de vaarweg. Dat heeft geresulteerd in het uiteindelijk ontwerp.

We zijn ons er zeer van bewust dat we in het verleden geprobeerd hebben de wachtplaats links, rechts, noord en zuid, iets meer naar de brug, iets verder van de brug, te plaatsen, maar uiteindelijk kwamen we er met de bewoners niet uit. Zuid wilde hem niet hebben, noord wil hem niet hebben, en uiteindelijk heeft dat erin geresulteerd dat onze gedeputeerde heeft gezegd: wat zijn nu onze richtlijnen? Waar willen we hem hebben? In ieder geval willen we hem aan de rechterkant van de vaarweg hebben. We willen niet hebben dat schepen van rechts naar links moeten oversteken en daarna weer terug voor die brug moeten draaien. Dus uiteindelijk hebben gekozen voor het ontwerp dat we volgens onze eigen richtlijnen voorschrijven. Dat ziet u hier in het groen. Op 42 meter afstand van de brug, met een lengte van bijna 33 meter en 6 meter uit de oever is voor de provincie de meest veilige en optimale plek.



Waarom 42 meter? Een beroepsvaartuig dat op dit stuk van de Oude Rijn mag varen, mag maximaal 42 meter lang zijn. Dus we hebben hem één scheepslengte gepositioneerd uit de brug. De wachtplaats mag op 2 meter van de oever geplaatst worden, maar wij hebben gekozen voor 6 meter. Waarom? In de vaarweg loopt een as en als een schip afmeert, moet hij buiten de veiligheidsstrook van de vaarweg liggen. Dat is de reden waarom we hem op 6 meter konden plaatsen.

We hebben naar alle varianten gekeken en alle ideeën van bewoners daarin meegenomen. Schepen varen aan de stuurboordkant, oftewel de rechterzijde van de vaarweg. We hebben gekeken naar de afstand tot de brug, de scheepslengte, de camerabeelden, de bediening en alles bij elkaar opgeteld is dit is volgens onze eigen richtlijnen de meest veilige en optimale plek.

Niemand vindt het leuk om dit in zijn achtertuin te hebben of om ertegenaan te kijken, maar uiteindelijk moeten we een wachtplaats plaatsen en moeten we een keuze maken en die keuze hebben we voorgelegd aan onze politiek in naam van onze gedeputeerde. En zij heeft daarin een beslissing genomen.

4. Hoe nu verder?

We maken van deze avond een verslag en dat sturen we naar alle belanghebbenden. Vervolgens vragen wij voor deze wachtplaats een watervergunning aan bij het Hoogheemraadschap de Stichtse Rijnlanden. Wij hebben voor dit bouwwerk geen omgevingsvergunning nodig, omdat het hier gaat om een veiligheidsmaatregel en veiligheidsmaatregelen zijn uitgesloten van de verplichting om een omgevingsvergunning aan te vragen. Dit hebben wij ook getoetst bij de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en de omgevingsdienst heeft ons geantwoord dat wij als provincie hiervoor geen omgevingsvergunning hoeven aan te vragen, omdat het een veiligheidsconstructie betreft.

De behandeltijd van het Hoogheemraadschap van onze watervergunningaanvraag is acht weken. In die acht weken kunt u bezwaar maken. Zodra wij de definitieve vergunning binnen hebben, gaan wij de bouw inplannen. Onze ambitie is om het vóór het recreatieseizoen van 2022 gereed te hebben, dat houdt in vóór 1 april volgend jaar. Voordat we gaan bouwen, gaan we de omgeving informeren wanneer we gaan beginnen en wanneer we klaar zijn. Ook moeten we, omdat we met heiwerk te maken hebben, bekijken in hoeverre we nog andere 0-metingen moeten doen. Dat melden we per brief, waarin we aangeven wanneer ons bureau daarvoor langskomt en we hopen dat wij toestemming krijgen van u om in uw pand een 0-meting te verrichten. U kunt ook een kopie krijgen van die opnames. Daarna gaan we bouw starten.

5. Vraag en antwoord van/voor alle aanwezigen

Opmerking van Vertegenwoordiger gemeente Bodegraven-Reeuwijk:

Ik vertegenwoordig vanavond de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en zou graag aan het eind van de bijeenkomst een aantal zaken aan u voorleggen.

Vraag van Bewoner 1:

Jullie geven aan dat jullie de wachtplaats hebben opgenomen in jullie besluit en dat jullie jezelf dat verplicht hebben. Waar staat dat precies? Waarom willen jullie die wachtplaats en waar staat dat in genoemd?

Antwoord Projectleider: Die wachtplaatsen zijn aangemerkt in ons handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen en als u wilt kunnen we u daar een kopie van verstrekken.

Vraag van Bewoner 1:

Graag. Hebben jullie ook rekening gehouden met de openingstijden van de brug? Wat wijzigt er wat betreft de openingstijden van de brug als die wachtplaatsen er zijn?

Antwoord Projectleider: Niets.

En wat veroorzaakt dat voor de verkeersader? Wij wonen aan de Noordzijde, de scholen van onze kinderen zijn over de brug gesitueerd, dus aan de Zuidzijde kant. Als er een wachtplaats is, krijg je een opeenstapeling van allerlei boten. Ik denk dat er zeker op een druk punt veel meer boten zullen passeren, waardoor de wachttijd voor de brug langer wordt en er een verkeersader rondom de rotonde ontstaat.

Antwoord Projectleider: Nu heeft de brug bepaalde openingstijden, die weet ik niet precies uit mijn hoofd. Volgens mij zijn er openings- en bedientijden voor de zomermaanden en voor de wintermaanden. De frequentie van de schepen zal niet hoger worden, maar we kunnen met de wachtplaats de schepen beter groeperen, waardoor de schepen sneller en gemakkelijker door de brug kunnen. Daarmee kunnen we de openingstijd van de brug ook verkorten. U moet zich voorstellen: als schepen voor die brug heen en weer blijven varen tot ze er een keer door mogen, dan kan dat alleen maar stremmend werken voor de doorstroming van de scheepvaart.

Vraag van Bewoner 1:

U heeft het over de scheepslengte van 42 meter, dan gaat u uit van een groot schip. Als jullie aan de Zuidzijde de huidige beroepspalen hanteren en alleen aan de Noordzijde kant de recreatievaart wachtplaats creëren, dan hoeft u toch niet de 42 meter aan te houden? Of zie ik dat dan verkeerd?

Antwoord Projectleider: Een beroepsvaartuig dat aan de rechterzijde van het vaarwater vaart, zou dan moeten oversteken naar de linkerkant van het vaarwater. Dat houdt in dat als hij dan door de brug

moet, hij ook weer van links moet komen aanvaren en daarmee kan hij de schepen aan de andere kant belemmeren.

Vraag van Bewoner 1:

Alleen die beroepsvaart is er nu niet meer, hè?

Antwoord Projectleider: Beroepsvaart is bijvoorbeeld een spits, een zandschip, maar de rondvaartboot van Avifauna is ook beroepsvaart en alle vakantieboten, varende en fietsend door Nederland, is ook beroepsvaart. En die komen er steeds meer op de provinciale vaarwegen. Die schepen zijn ook rond de 30, 35 meter.

Vraag van Bewoner 1:

U heeft een opmerking gemaakt over de wachtplaats dat het een wachtplaats is, tot de volgende opening van de brug. Het kan voorkomen dat er schepen 's avonds aankomen, als de brug niet meer opengaat en die voor de brug wachten. Wat gebeurt daarmee aan zo'n wachtplaats?

Antwoord Projectleider: In dit geval komt dan de scheepvaart vanuit Utrecht. Dan kan het zijn dat er net eentje de laatste opening van de voorgaande brug heeft en doorvaart naar de Broekvelderbrug. Dat zal incidenteel zijn. Dan kan het zijn dat hij daar afmeert tot de volgende morgen en dan hoort hij om 05.00 uur of 06.00 uur weer verder te varen. Het is niet aantrekkelijk om bij een wachtplaats af te meren, want je kan geen kant op. Je kunt niet naar de wal. Ik denk dat zo'n schip eerder naar een jachthaven gaat, maar het kan gebeuren, het is niet uit te sluiten.

Vraag van Bewoner 1:

In hoeverre achten jullie het nodig dat er een verkeersbesluit op basis van de scheepvaart Verkeerswet is?

Antwoord Juridisch adviseur: Een verkeersbesluit neem je voor bijvoorbeeld het plaatsen van borden. Waar we hierover spreken is de realisatie van een wachtplaats en niet zozeer het plaatsen van borden om het scheepvaartverkeer te reguleren.

Maar er komt dus geen bord te staan waarop bijvoorbeeld staat 'U mag hier liggen tot de eerstvolgende opening van de brug'?

Antwoord Projectleider: Er komt inderdaad een wit bord met een rode rand waarop staat dat je daar tijdelijk mag afmeren, maar dat is wel een bord waarbij je uitsluit dat het een ligplaats is. En daar wordt ook op gehandhaafd.

Maar dat vereist dan toch een verkeersbesluit, het plaatsen van een dergelijk bord? Of zie ik dat dan verkeerd?

Antwoord Juridisch adviseur: Het klopt dat als er borden worden geplaatst, er dan een verkeersbesluit nodig is. En als ik zo de projectleider hoor, dat er inderdaad een bord komt, dan zal er ook een verkeersbesluit volgen.

Ik zag dat net nog niet terugkomen in jullie overzicht, maar dan lijkt me dat goed als jullie dat meenemen.

Naschrift hierop:

Wij zien aanleiding om de beantwoording van deze vraag te nuanceren. Anders dan tijdens de bewonersavond is gesuggereerd, hoeft niet voor het plaatsen van elk bord een verkeersbesluit te worden genomen. Uit de regelgeving volgt – kort samengevat – dat een verkeersbesluit slechts hoeft te worden genomen bij het aanbrengen of verwijderen van een verkeersteken dat een gebod of verbod aangeeft, dan wel de opheffing van een gebod of verbod aangeeft.

Bij de wachtplaats zullen geen verkeerstekens worden geplaatst die een gebod of verbod aangeven. De bebording die beoogd wordt, betreft zogenaamde aanwijzingsborden en bijkomende tekens (respectievelijk Categorie 'E' en 'F' uit Bijlage 7 bij het Binnenvaartpolitiereglement). Zoals het er nu naar uitziet, zullen bij de wachtplaats het aanwijzingsteken E.7 met richtingaanduidingen F.2 worden geplaatst. Het gaat om deze borden:



Deze bebording is in lijn met het verkeersbesluit dat in 2013 is genomen voor de Oude Rijn, tussen km. 15,910 en km, 28,800, in de gemeenten Alphen aan den Rijn en Bodegraven-Reeuwijk, waarin een algeheel ligplaatsverbod is afgekondigd (een afschrift van dit besluit is op te vragen bij de contactpersoon die wordt genoemd in de begeleidende brief).

In dit besluit is ook bepaald dat het algeheel ligplaatsverbod niet van toepassing is op de wachtplaatsen, voor zover het wachten op een brugopening dan wel een schutting bij de sluis betreft, bij de bruggen over en sluis in de Oude Rijn (tussen km, 15,910 en km, 28.800) in de desbetreffende gemeenten, welke worden aangeduid met de aanwijzingstekens E.7, met richtingaanduidingen F.2, voorzien van een onderbord met de tekst 'Wachtplaats, art. 6.26 lid 2 BPR/art. 6.28 lid 2 BPR, eventueel aangevuld met de tekst 'groot schip (>20m)' of 'klein schip (<20m)'.

In het verkeersbesluit worden geen specifieke wachtplaatsen aangeduid. Dit betekent dat voor alle (ook de nog te realiseren) wachtplaatsen voorzien van de in het verkeersbesluit genoemde bebording de uitzondering geldt van het ligplaatsverbod.

Vraag van Bewoner 2:

Hoe gaan jullie het handhaven?

Antwoord Projectleider: Wij hebben zelf vaartuigen rondvaren met BOA's, die kunnen daarop proces verbaal maken. Die BOA's werken volgens mij niet allemaal 24 uur per dag, maar onze ervaring is dat wanneer we klachten krijgen van omwonenden, wij dan daadwerkelijk ter plaatse gaan kijken en handhaven.

Vraag van Bewoner 2:

Hoe laat gaat de brug dicht? 23.00 uur meen ik, uit mijn hoofd gezegd? 22.00 uur? Dan werkt er geen hond meer. Die gaan 's ochtends om 9.00 uur werken waarschijnlijk. Dan heeft de buurt er de hele nacht last van, zo moeten we het eigenlijk zien.

Antwoord Juridisch adviseur: U heeft het dan bijvoorbeeld over geluidsoverlast. Dat heeft te maken met de openbare orde en dat zal in zo'n geval een politieaangelegenheid zijn en geen provinciale handhavingskwestie.

Maar hoe gaat die politie daar komen?

Antwoord Juridisch adviseur: De politie beschikt over middelen. Die kan dan desnoods mensen sommeren om naar de kant te komen. Dus daar zijn absoluut mogelijkheden toe.

Ok, en komen ze ook voor geluidsoverlast, wat ik niet verwacht?

Antwoord Projectleider: Als ik een jachtje zou hebben en ik haal net die laatste brug niet, dan meer ik mijn bootje aan en dan zet ik de motor uit. Die laat ik niet de hele nacht draaien. Die zullen in de kuip gaan zitten, nog een kopje koffie drinken of een glaasje wijn en die gaan naar bed, want die willen zou gauw mogelijk door die brug heen, de volgende morgen.

U moet hier eens een tijdje komen wonen, dan kunt u zien wat er voorbij vaart. Die mensen drinken niet één glaasje wijn of één biertje. En 's avonds over het water draagt het geluid nogal ver. Je hoort alles, ook al zou je zacht praten. Je hebt hoe dan ook overlast, 100 procent.

Antwoord Projectleider: Ik geloof het direct. Ik neem aan dat die overlast ook 's avonds is als de brug niet meer draait? Ik kan me voorstellen dat er dan mensen met kleine bootjes die onder de brug door kunnen lekker even hard gaan varen. Ik weet niet of dat veel gebeurt.

Niet als het donker is, niet na 22.00 uur. Maar dan nog, daar heb je geen last van. Je woont aan het water, je weet dat er bootjes varen, maar je hebt wel last van een boot die van 's avonds 22.00 uur tot 's ochtends 06.00 uur daar ligt. Je hoort echt alles op het water, ieder geluidje hoor je, dat gaat gewoon niet gezellig worden. Dat wordt voor ons, en voor meer mensen denk ik, een heet hangijzer. Net zoals dat nu al geval is met de brugbediening, dat dat nog gaat via een telefoon en dat wordt dan weergegeven via een speaker. Je hoort de brugbedienaar bij iedere boot. Ook met de ramen dicht hoor je wat hij zegt. Hij zegt iedere keer hetzelfde: wat kan ik voor u doen? Dat horen we iedere dag. Daar wen je aan, maar je went niet aan een lallend groepje vrienden van 's avonds 22.00 uur tot 's nachts 01.00 uur.

Antwoord Projectleider: Die meldknop wordt verplaatst naar de wachtplaats.

Vraag van Bewoner 2:

Dat is inderdaad mijn volgende vraag. Hoe gaat dat nu aangestuurd worden, gezien de afstand van de brug tot de wachtplaats?

Antwoord Projectleider: De afstand tot de brug is 42 meter. Die meldknop is met name voor de recreatievaart die zal afmeren. Zij drukken op die knop en horen van de brugbedienaar wanneer de brug opengaat.

Nu hangt die speaker dicht bij de meldknop dan straks, want die speaker hangt op de brug.

Antwoord Projectleider: In het gele kastje zit een knop en daar zit de speaker in en daar zit een microfoon in. Dat hele gele ding wordt straks verplaatst naar de wachtplaats.

Waarom moet dat nog? Want de meneer bij de Steekterpoort praat door een telefoon en iedereen heeft tegenwoordig een telefoon. Waarom moet er dan nog een meldknop met een externe speaker? Dat kan volgens mij veel slimmer. Met een rood of groen lampje dat de melding gezien is. Of wat je op een stoplicht ziet, met een wachttijd systeem. Er wordt niks zinnigs gezegd, alleen: we gaan een opening voor u maken, u moet even wachten. Dat hoeft toch niet meer?

Antwoord Projectleider: Binnen de provincie hebben we bij elke beweegbare brug voor de recreatievaart van die meldknoppen. We hebben voor de provincie gekeken naar andere systemen, maar helaas hebben we nog geen ander systeem gekozen op dit moment. Het zou kunnen zijn dat we in de toekomst naar een ander systeem gaan, maar voorlopig doet de hele provincie het nog met dit soort meldknoppen.

Vraag van Bewoner 2:

Er staat ook een telefoonnummer vermeld en je kan dus - ook als de meldknop niet werkt - via de telefoon communiceren, dus dat is wel degelijk mogelijk. De meldknop weglaten en een telefoonnummer vermelden is voldoende.

Antwoord Projectleider: Ik heb begrepen dat er nu moderne borden komen, waar een QR-code op staat, waar je je telefoon voor kunt houden. We proberen wel mee te schakelen in de moderne tijd, maar voorlopig gaan we toch die meldknop overzetten.

Dat geluid van die meldknop en het communiceren van dat vrij onzinnige zinnetje, stoort mij enorm, nu al en straks nog erger. Volgens mij kan het ook alleen met een telefoonnummer, want dat kan nu ook prima.

Antwoord Projectleider: We hebben een apart bedrijf dat straks die meldknop over gaat zetten. Wij kunnen vragen of zij de speaker wat kunnen dempen. Daar moeten we toch een test voor uitvoeren om te kijken of de meldknop het doet en we kunnen vragen of ze het volume wat terug kunnen draaien.

En een trial zonder meldknop? Die hoeft je dan ook niet te verplaatsen. Of moet je de mogelijkheid houden om iemand te kunnen bereiken zonder telefoon?

Antwoord Projectleider: Ja, die mogelijkheid moeten we houden.

En bijvoorbeeld een voorrangsregel dat als je en telefoon hebt, dat je die gebruikt? En een meldknop alleen in geval van nood? Dat dat op het bord vermeld wordt? Dat bespaart al een heleboel herrie.

Antwoord Projectleider: Ja, is een goed idee. Dit nemen we mee.

Ok, dank u wel.

Vraag van Bewoner 1:

Ik heb een rapport gelezen van Royal Haskoning van eind 2020 waarin er duidelijk wordt geadviseerd voor een variant en daar wordt nu van afgeweken. Ik wil heel graag jullie beargumentering ontvangen waarom uiteindelijk deze plek wordt gekozen en niet de variant die door Royal Haskoning als meest veilige optie is aangehouden.

Antwoord Projectleider: Kunt u ons inzicht geven in welke variant dat is?

Ik heb gelezen in het rapport van Royal Haskoning dat variant 3 volgens Royal Haskoning de meest veilige variant is geweest. Daar hebben jullie toen ook een brief over gestuurd op 11 februari 2021 en naar aanleiding daarvan is de bijeenkomst geweest op 8 maart. Daarin staat: we hebben verschillende varianten onderzocht. Variant 1, variant 2, variant 3. Royal Haskoning komt met variant 3. Los daarvan, de nut en noodzaak van de wachtplaats. Ik zie die nog steeds niet. Ook al heeft u daar heel veel redenen voor. Maar daar wordt dus nu wel van afgeweken en ik ben benieuwd: wat is jullie argumentering voor deze afwijking? Want Royal Haskoning is toch een expert op dat gebied. Mijn tweede opmerking is, we hebben het over bruggen. Als we gaan kijken naar de sluis, de brug bij de sluis in Bodegraven. Daar is geen wachtplaats. We hebben bij de tolbrug in Nieuwerbrug ook geen wachtplaats. Sluizen behoren denk ik wel tot jullie werkgebied, de tolbrug bij Nieuwerbrug wellicht ook. Waarom is daar geen wachtvoorziening en bij onze brug wel?

Antwoord Projectleider: De sluis Bodegraven is niet van de provincie Zuid-Holland. In mijn beleving is er door de gemeente bij de sluis Bodegraven inmiddels wel een drijvende steiger aangebracht als wachtplaats.

Ja, maar dat is een jachthaven. Voor de sluis wordt geacht dat je daar wacht en daar is niet zo'n wachtplaatsvoorziening zoals dat jullie nu in gedachten hebben. Uit mijn hoofd staan daar drie verticale palen en dat is toch aantrekkelijker voor ons als omwonenden in het zicht, want dat is mijn grootste bezwaar. Als je mij vraagt: waarom wil je die wachtplaats niet? Dan is dat puur het zichtwerk.

Schepen, ja natuurlijk, ze moeten wachten voor een brug en natuurlijk moeten ze voor de veilige optie gaan, maar het is zo'n enorm gevaarte dat ik denk, kunnen we niet een bepaalde variant bedenken waardoor het voor iedereen in het zicht ook wat aantrekkelijker is. Want het is echt een lelijk ding en het staat ook in de wintermaanden voor je neus, dus daar worden we niet blij van. En dan kijk ik naar de andere bruggen in de omgeving en dan zie ik ook bij de tolbrug in Nieuwerbrug grote palen staan, terwijl we daar natuurlijk een brugwachter hebben. Ik vind dat wel opmerkelijk, dus ik ben benieuwd waarom het daar dan niet gewenst is, terwijl het daar veel smaller is, dus de kans op ongelukken is veel groter bij deze twee bruggen. Bij onze brug is het water breder, en tot nu toe zijn er nog geen ongelukken voorgevallen, dus ik ben ook benieuwd naar de beargumentering daarvan.

Antwoord Projectleider: Zoals gezegd is de sluis Bodegraven niet van de provincie. Dat wil niet zeggen dat wij niet verantwoordelijk zijn voor de veiligheid op de vaarweg. Die zijn er inderdaad nog niet. De tolbrug die u noemt is ook niet van de provincie, die is van een stichting. Die stichting heft inderdaad tol en die hebben op hun brug gezet dat de tol € 2,25 is. We hebben als provincie links en rechts van de brug ooit in het verleden van die houten palen neergezet. Een aantal jaren geleden hebben we op de buitenste paal een bordje geschroefd dat er tol betaald moet worden, want een hoop schippers kwamen daarachter als je vlak voor de brug ligt. Dus met die palen hebben we die waarschuwborden, zodat men al eerder weet dat je die tol moet betalen. En diezelfde vier palen die wij ooit in het verleden neergezet hebben, die hebben wij vorig jaar als provincie op eigen kosten vervangen. Ook daarvoor geldt, de tolbrug is niet van ons en de verantwoordelijkheid om daar geen wachtplaats te hebben, is dan ook van de stichting. Hoewel we als provincie wel twee palen daar neergezet hebben.

Vraag van Bewoner 1:

Misschien goed als ik u erop mag wijzen dat de provincie voor het geheel gewoon vaarwegbeheerder is. Dat misschien de sluis en de tolbrug eigendom zijn van of onderhouden worden door een stichting of door een andere partij, laat niet onverlet dat jullie verantwoordelijk zijn als vaarwegbeheerder voor het nautisch beheer. En dat zou ervoor pleiten dat je ook daar een wachtplaats hebt liggen of andersom gezien, daar is het niet nodig, dus waarom is het hier nodig?

Antwoord Asset coördinator Vaarwegen: Het is inderdaad zo dat de provincie de vaarwegbeheerder is, alleen een wachtplaats is een onderdeel van een brug, dus dat hoort ook bij de eigenaar van de brug. Datzelfde geldt ook voor het remmingwerk. Het remmingwerk is om te voorkomen dat een brug wordt aangevaren, dus dat is ook onderdeel van een brug. Dus het hoort bij de beheerder van een object.

Vraag van Bewoner 1:

Hoe moet ik dat dan zien in het licht van het zijn van vaarwegbeheerder, wat jullie als provincie zijn, en dat in combinatie met dat je voor zo'n wachtplaats kiest, met name vanwege veiligheid. Jullie zijn als vaarwegbeheerder verantwoordelijk voor de veiligheid, dus waarom schrijven jullie dan niet aan de beheerder van die andere bruggen voor dat daar ook een wachtplaats gerealiseerd moet worden? Als je zegt, het is een onderdeel van de brug, dan zijn jullie niet verantwoordelijk voor de realisatie, maar dan hebben jullie als vaarwegbeheerder wel de verplichting om tegen zo'n beheerder van de brug te zeggen: je hoort daar een wachtplaats te hebben. Punt. Of, als die er nu niet is, wat is dan de noodzaak om hem nu bij de Broekvelderbrug wél aan te leggen?

Antwoord Asset coördinator Vaarwegen: Er zijn heel wat objecten op onze vaarwegen waarbij de provincie beheer en onderhoud uitvoert en daar doen we zelf onderhoud aan de wachtplaatsen. Ik wil een collega consulteren voor het antwoord op deze vraag, Hier komen we op terug.

Naschrift hierop: Voor alle nieuwe bruggen en bestaande bruggen waar al een wachtplaats is, worden wachtplaatsen aangelegd of vervangen. In sommige bestaande situaties is in het verleden geen wachtplaats aangelegd. In die situaties is het soms lastig om de aanleg van een wachtplaats van de eigenaar te eisen. Uitgangspunt is het voldoen aan de richtlijnen vaarwegen. Dat is bij de Broekvelderbrug mogelijk. Bij de Broekvelderbrug zijn al twee wachtplaatsen. Eén wachtplaats is in het verleden aan de verkeerde zijde van de vaarweg geplaatst. Dat wordt nu gewijzigd.

Vraag van Bewoner 1:

En dan heb ik nog de vraag over de beargumentering voor de meest veilige optie waarnaar Royal Haskoning eerst verwezen heeft en waarom deze optie dan nu wordt gekozen. Die zou ik nog willen ontvangen.

Antwoord Projectleider: Volgens mij was die situatie die we op 8 maart besproken hebben, dat wij hadden gepositioneerd wat verder van de brug af, waarbij wij van mening waren om de zijslot vrij te houden.

Antwoord adviseur/adviesbureau Techniek: De locatie is tot stand gekomen in weging van belangen en ook ons advies is daar natuurlijk op gebaseerd geweest. En nu is die weging nogmaals heel zorgvuldig gedaan, mede ook omdat er heel veel weerstand was, en komt deze locatie eruit. Dat is kortgezegd de redenering. Ik stel voor dat we die nog wat uitgebreider in het verslag opnemen.

Naschrift hierop: Deze variant is destijds gepresenteerd als voorkeursvariant op basis van de ontwerpcriteria en afweging van het belang van toegankelijkheid van de zijwatergang tussen de percelen van Noordzijde 100 en Noordzijde 101 als ligplaats voor sloepen. Na afstemming in de sessie van 8 maart is gebleken dat de zijwatergang geen formele vergunde ligplaats is, waardoor de afweging in de volle breedte is herzien.

Vraag van Bewoner 1:

Dus op basis van weerstand wordt er dus afgeweken of verplaatst? Korte samenvatting.

Antwoord adviseur/adviesbureau Techniek: Nee, dat heb ik niet gezegd. Ik heb gezegd dat we een zorgvuldige afweging hebben gemaakt.

Maar u gaf aan, door weerstand is de afweging opnieuw bekeken en is de nieuwe afweging gemaakt.

Antwoord adviseur/adviesbureau Techniek: Exact.

Maar daarbij hebben jullie dan niet rekening gehouden met de weerstand van nummer 97, 97A, 99 en 100 zelf? Begrijp ik.

Antwoord adviseur/adviesbureau Techniek: Dat is allemaal meegenomen in die nieuwe, zorgvuldige afweging.

Ja, maar jullie hebben ons niet gesproken op 8 maart.

Antwoord Juridisch adviseur: We hebben gemerkt in de contacten die hiervoor hebben plaatsgevonden dat welke variant de provincie ook presenteert, er altijd iemand is die met die variant minder goed kan leven. Daarom is gezegd, we kiezen voor de meest veilige en optimale optie, gebaseerd op de richtlijnen Vaarwegen en op ons eigen handboek Ontwerp.

Vraag van Bewoner 3:

Hoe haalt u het in uw hoofd om een wijk af te sluiten? Daar ligt ook een bootje. Bij noordzijde 100. Hoe moeten we daar straks met de boot uit?

Antwoord Projectleider: De wachtplaats komt op 6 meter van de oever en het invaren van die zijslot is niet onmogelijk. U kunt er wel in.

Dat is niet prettig meneer, met een speedboot. Je gaat toch geen wijk afsluiten. En er moet een boom weg hoorde ik, bij die andere mevrouw, daarnaast.

Antwoord Projectleider: Ik kan mij niet herinneren dat we een boom moeten weghalen.

En nou wordt deze meneer, die daar woont, de zwakste schakel zullen we maar zeggen, de pineut, want die krijgt hem in zijn tuin. En zijn wijk is weg. Hoe durven jullie. Plus dat hij veel te ver naar de brug komt, veel te gevaarlijk ook. Hij hoorde gewoon waar hij lag, dat is gewoon zo, maar de mensen met waarschijnlijk de grootste mond, die winnen het waarschijnlijk. En die met het meeste geld winnen ook.

Antwoord Projectleider: Dat denk ik persoonlijk niet.

Vraag van Bewoner 1:

Over de vorm van zo'n wachtplaats, want we hebben het ook gehad over de vorm. Dit is dan de huidige vorm aan de hand van de vorm zoals hij ook bij de zuidzijde ligt. Wat kunnen jullie daarin doen, want daarin moet toch wel iets mogelijk zijn? Is daar een voorschrift voor qua constructie?

Antwoord Projectleider: Ik ga het plaatje met jullie delen. Dit is de wachtplaats zoals hij nu aan de zuidwestkant staat van de Broekvelderbrug. Deze palen, de palen in het midden en aan het einde, zijn de bestaande palen die nu aan de zuidkant staan, die we aan de noordkant willen gaan hergebruiken. We gaan daar geen nieuwe palen voor maken, we gaan ze trekken aan de zuidkant en aan de noordkant opnieuw neerzetten. De hoogte van die palen is van belang voor beroepsvaart, want als een beroepsvaartuig langskomt en hij is leeg, dan ligt hij hoger op het water. Dat geldt ook voor de Avifauna boot. Dan moet men vanaf het dek een lijntje om die paal heen kunnen gooien. Daarbij ligt de hoogte van die palen vast. De diameter is ooit in het verleden al berekend, die is afgestemd op de aanvaarkracht, op de krachten die op zo'n lijntje, zo'n tros van een beroepsvaartuig komen. Die palen moeten dat aankunnen. Hetzelfde geldt voor het gedeelte voor de recreatievaart, die daartussen komen. Ook die hoogte van die palen is afhankelijk van een groot type jacht dat vanaf zijn dek er een lijntje omheen moet kunnen maken. En voor lagere schepen, die niet onder de brug door komen, hebben we dit soort bolders staan. En aan de achterkant zit de meldknop. Maar het zijn dus dezelfde palen die we aan de overkant neer gaan zetten. U zult ook zien, aan de zuidkant zitten ook die ogen. Die staan nu op 2 meter afstand van de oever en die gaan naar 6 meter afstand. Dus aan het ontwerp zelf, kunnen we verder niets doen qua hoogte of qua breedte.



Vraag van Bewoner 1:

Is de veiligheid dan echt zodanig verslechterd dat jullie zeggen: we schrijven het onszelf voor, dus hij moet er nu komen? Daar moet toch ook een verklaring voor zijn. Waarom is die wachtplaats nu zo hard nodig. Wat is de echte reden?

Antwoord Projectleider: Wij zien dat de recreatievaart met name in de zomermaanden steeds meer gaat worden op dat gedeelte van de Oude Rijn.

Dus omdat er meer scheepvaart is, vraagt dat dus om een wachtplaats. Ook al gaat het tot nu toe goed, blijven ze keurig netjes aanmeren, is het water breed genoeg.

Antwoord Projectleider: Ik hoor u zeggen, ze kunnen nu netjes aanmeren, maar in onze beleving kunnen ze nu nergens aanmeren.

Maar dat doen ze wel bij de paal. Bij de meldknop. Als er noodzaak is, blijven ze daar vaak eventjes liggen totdat de brug opengaat.

Antwoord Projectleider: In het verleden zat de meldknop op het geleidewerk van de brug. Toen zagen wij dat met name recreatievaart dan vlak tegen de brug aanvoer. Bij een goede schipper gaat alles goed en dan zien we op het voordek meestal iemand met een pikhaak om te kijken of ze dan net even de knop kunnen raken. Om die schepen toch wat verder van die brug af te houden, hebben we de meldknop nu tijdelijk op een van de palen neergezet. Die palen staan daar ter bescherming van de brug. Dat zijn geen afmeerpalen, maar we moesten hem ergens kwijt, omdat we geen wachtplaats hebben. En de volgende stap in de veiligheid is dat we bij de Broekvelderbrug nu ook wachtplaatsen voor de recreatievaart gaan maken in de vorm van een combi-wachtplaats.

Vraag van Bewoner 1:

Ok, helder. Ik heb toch echt mijn bedenkingen en dat vind ik ook schadelijk in die zin, dat een rapport blijkbaar wordt verworpen waarin staat: dat is de meest veilige optie. We krijgen wat bezwaar vanuit één kant en vervolgens wordt er een variant gekozen die dus ook andere mensen dupeert. En ik hoor u zeggen: ja, wat we ook doen, we duperen altijd mensen. Maar ik vraag me dan af, moeten we niet met elkaar naar een oplossing waar de meeste mensen het mee eens kunnen zijn en wat de weg van de minste weerstand veroorzaakt. Want dit zorgt alleen maar voor meer opstand bij anderen en uiteindelijk moeten we het ook met elkaar zien te doen. Dus die beredenering vind ik eigenlijk nog steeds erg matig.

Antwoord Projectleider: Ik begrijp u. De volgende vraag is of we er iets aan kunnen doen en daarin zijn we beperkt.

Vraag van Bewoner 4:

Is er een telling geweest of iets dergelijks om te staven of te toetsen dat het aantal vaarbewegingen is gestegen de afgelopen jaren? Want ik woon daar en ik heb dat niet gemerkt.

Antwoord Projectleider: Wij doen dat aan de hand van het aantal brugopeningen per jaar. Die worden bijgehouden in de bedieningscentrale Steekterpoort in Alphen aan den Rijn en daarin zien we inderdaad dat het steeds drukker wordt op dat gedeelte van de Oude Rijn.

En zijn er ook meer incidenten geweest de afgelopen jaren?

Antwoord Projectleider: Dat weet ik niet. Daar kan ik ook geen oordeel over geven. We hebben een keer een bewonersavond gehad voor de coronaperiode in het pannenkoekenhuis en daar werd wel door een aantal bewoners aangegeven 'het gaat soms ook behoorlijk bijna mis'. Maar er zijn, voor zover ik weet, nog geen incidenten geweest.

Ik ben eigenlijk op zoek naar de directe aanleiding om tot de bouw van dit ding over te gaan. Ik woon hier nu een jaar of 13 en ik heb geen gekke dingen meegemaakt en dat lijkt u te beamen. Dus ik probeer te begrijpen wat nu de directe aanleiding is om deze constructie te bouwen, of hij nu links, rechts, stuurboord, bakboord of waar dan ook is. Het is mij niet helemaal duidelijk.

Antwoord Projectleider: We hebben een verplichting daartoe als provincie, als vaarwegbeheerder. Aan de andere kant kun je ook zeggen: we doen het gewoon niet. Maar als er wat gebeurt, is de provincie wél verantwoordelijk.

Dus die verplichting leidt ertoe, één op één, dat een dergelijke constructie gemaakt moet worden?

Antwoord Projectleider: Ja.

Dat valt ergens te toetsen of te lezen door ons? Kan dat gedeeld worden?

Antwoord Projectleider: Ja, dat staat in ons handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen, dat bij iedere brug een wachtplaats dient te komen. We verstrekken een kopie van het handboek, in ieder geval aan alle aanwezigen van vanavond en moeten even bekijken of we dat ook aan alle geadresseerden van het verslag verstrekken of niet.

Bewoner 5 probeert een vraag te stellen, maar ondanks diverse pogingen lukt het niet om zijn geluid hoorbaar te krijgen in de bijeenkomst.

Vraag van Vertegenwoordiger bewoner 7:

Hoe is er rekening gehouden met de bereikbaarheid door hulpdiensten?

Antwoord Projectleider: Er staat ergens in ons handboek dat hulpdiensten bij ligplaatsen moeten kunnen komen. Die verplichting hebben we niet bij wachtplaatsen. De kans dat een ongeluk gebeurt op de vaarweg is aanwezig en als er daadwerkelijk wat gebeurt, dan vaar je als schipper zo snel mogelijk naar de wal en dan maakt het niet uit of je er wel of niet mag liggen, op dat moment bel je 112. En dan zorg je wel dat je ergens ligt waar je van je boot af kan. Deze wachtplaatsen hoeven niet per se bereikbaar te zijn voor hulpdiensten. Mocht er wel wat aan de hand zijn, dan kunnen ze altijd nog naar de linkerkant van de vaarweg varen.

In het handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen van de provincie Zuid-Holland van 2017 staat in paragraaf 3.1.1 'De wal achter de wachtplaatsen dient bereikbaar te zijn voor hulpdiensten', dus dat is dan toch net anders.

Antwoord Asset coördinator Vaarwegen: Dat staat inderdaad in het handboek dat de wal erachter beschikbaar moet zijn voor de hulpdiensten, maar zodra er een calamiteit is, dan kan direct worden aangemeerd aan de oever. En aan de overzijde is sowieso een openbare oever waar kan worden aangemeerd, zodat hulpdiensten aan boord kunnen komen. Enerzijds staat ze aan stuurboordzijde moeten komen en anderzijds staat deze richtlijn er ook en wat dat betreft is hierdoor geen grond om af te zien van de nautisch gezien meest veilige locatie. Dit is inderdaad een punt, maar er bestaat natuurlijk een alternatief aan de overzijde waarbij men direct aan de oever kan aanmeren. Dus dat hebben we wel meegenomen in de uiteindelijke afweging.

Vraag van Bewoner 1:

Er wordt net aangegeven dat in het handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen er twee verschillende richtlijnen tegen elkaar worden afgewogen. In hoeverre bestaat er dan ook ruimte om af te wijken of af te zien van de verplichting die hier ook in zou zijn opgenomen dat u daar een wachtplaats moet hebben? En wat is de status van dat handboek Ontwerpcriteria Vaarwegen?

Antwoord Asset coördinator Vaarwegen: In het handboek staan aanbevelingen en daar kun je gemotiveerd van afwijken, zoals in dit geval als er een alternatieve locatie is waar de hulpdiensten aan

boord kunnen komen. Dat is voor ons geen reden om van de nautisch meest veilige en optimale locatie af te wijken. Dat hebben we wel meegenomen in de afweging, maar er bestaat een alternatieve locatie waar de hulpdiensten aan boord kunnen komen, dus vandaar dat dat zeker niet opweegt tegen de belangrijkste richtlijn dat er nautische veiligheid op de vaarweg is.

Inbreng van Vertegenwoordiger gemeente Bodegraven-Reeuwijk:

In mijn betoog zet ik twee petten op. De eerste is die als burger, als ervaringsdeskundige, en de tweede als ambtenaar van de gemeente Bodegraven-Reeuwijk en daarmee vertegenwoordiger van ten minste twee wethouders. De gemeente is in deze casus formeel geen partij, maar de gemeente heeft wel een mening. Ik ga terug naar mijn petje op als burger. Ik woon op een vergelijkbare locatie aan de Oude Rijn, zij het verderop, net voorbij Nieuwerbrug en ik zou het ook niet prettig vinden als ik zo'n kunstwerk achter mijn huis zou krijgen. Dus ik begrijp heel goed dat mensen dat niet zouden willen. Het tweede is: er wordt gekozen voor een combi-wachtplaats voor de beroepsvaart en voor de recreatievaart. Beroepsvaart en recreatievaart bestaan volgens mij juridisch niet. We hebben te maken met het Binnenvaartreglement Politie, dat spreekt over grote schepen boven 20 meter en daartoe behoren ook alle passagiersschepen of er is sprake van kleine schepen, zijnde kleiner dan 20 meter. Schepen die groter zijn dan 20 meter, die varen niet of nauwelijks op de Oude Rijn. Naast de boot van de Avifauna is dat zeer incidenteel, een varend erfgoed woonschip dat vanuit Woerden naar Bodegraven vaart of andersom. Ik denk dat als je het zou tellen, er hooguit één in de week voorbij komt, er liggen volgens mij hooguit vijf of zes van die schepen in Woerden, en dat is het dan. Ik kom daar straks even op terug. Is er sprake van conflicten of onveilige situaties op het water? Naar mijn idee niet. Ik ben ze niet tegengekomen. Nog niet zo lang geleden voer ik in een klein convooitje naar de Broekvelderbrug en voer ik achter een grotere sloep dan mijn sloep en daar lagen we allemaal binnen de route, keurig netjes voor de brug. Dus als je dit overziet, dan zou je kunnen redeneren van, de voorziening die gepland is, dat is wel een ietwat groteske voorziening voor het probleem dat moet opgelost worden. Anderzijds begrijp ik ook dat de provincie Zuid-Holland wel iets moet vanuit haar veiligheidsbelang en aansprakelijkheidsbelang en daarvoor zijn er onlangs drie scenario's uitgewerkt waarvan de eerste en de derde in optie zijn genomen. En de eerste is: de beroepsvaart, in dit geval groot schip, heeft een voorziening aan de bakboordzijde van de Broekvelderbrug, die overigens nauwelijks gebruikt zal worden. A, er is geen beroepsvaart, er zijn bijna geen grote schepen, dat is één. Twee, die schepen hebben een schroef en een kopschroef, een boegschroef en een marifoon en die zullen langs die weg contact zoeken met de brugwachter. Het plaatsen van een voorziening daarvoor aan de noordzijde van de Oude Rijn, lijkt mij totaal overbodig en die mening wordt gedeeld door mijn bestuur. Dan rest nog de voorziening voor recreatief verkeer. Een klein schip. De grootste kleine schepen die voorbij komen, meten ongeveer een meter of 10 in totaal. Moet daarvoor dan zo'n voorziening gemaakt worden? Ook daar valt over te discussiëren. Naar mijn idee is het onnodig en duurder, dan een voorziening die kleiner is, die voldoet, een paar palen in het water waar je je touwtje omheen kan slaan, met een meldknop. In de documentatie die ik van u beschikbaar heb gekregen, of via anderen, wordt gesproken over maatwerk. En naar mijn idee gaat het hier om maatwerk en zou een veel kleine voorziening, van enkele palen tot circa 1 meter boven het water, eventueel met een voorziening a la de keersteigers bij de passantenhaven in Bodegraven volstaan. Naar mijn idee zou de uitwerking van een dergelijk voorstel op meer draagvlak van de aanwonenden moeten kunnen rekenen. Mijn voorstel is dan ook – en dat wordt gedeeld door in ieder geval twee bestuurders – dat gemeente Bodegraven-Reeuwijk een brief met dit advies zal sturen aan Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland, in casu de portefeuillehouder Water, Jeannette Baljeu. En ik heb begrepen dat er vandaag contact is geweest tussen de gedeputeerde en de wethouder recreatie van de gemeente

Bodegraven-Reeuwijk waarin dit aan de orde is geweest en waarin de indruk werd gegeven dat de gedeputeerde niet onwelwillend staat tegenover een heroverweging van het eerder genomen besluit van GS. Dat was wat ik wilde zeggen en ik hoop dat we in de toekomst goed contact met elkaar blijven houden.

Antwoord Projectleider: Ik weet inderdaad dat er vandaag redelijk intensief contact geweest is tussen onze gedeputeerde en uw wethouder en ik heb begrepen dat er inderdaad wellicht nog een brief gaat komen. Ik spreek de gedeputeerde volgende week dinsdag weer en dan horen we misschien de laatste stand van zaken van haar. Dank u wel.

Verder zijn er geen vragen meer vanuit de bewoners.

6. Sluiting

Projectleider: Dan wil ik iedereen heel hartelijk bedanken voor zijn inbreng en het meedoen aan deze bewonersavond. U krijgt binnenkort het verslag van ons, zo snel mogelijk. Als er nog een brief komt, heb ik in ieder geval dinsdagavond even overleg met onze gedeputeerde of we even pas op de plaats maken of dat onze gedeputeerde zegt: jullie moeten verder.

Vertegenwoordiger gemeente Bodegraven-Reeuwijk: *Ok, dat wachten we dan af. Morgen is er in provincie Zuid-Holland de dag van Water. De uitnodiging is uitgegaan naar gedeputeerde Baljeu en ik hoop haar daar ook nog even te kunnen spreken hierover.*

Projectleider: allen, dank voor uw aanwezigheid en nog een fijne avond.

Einde verslag.