

# GROENER DOOR HET GROENE HART

**Visie 2030 van de afdeling Rijnstreek  
van Koninklijke BLN-Schuttevaer**





Foto: Leo Schuitemaker, Vereniging de Binnenvaart

# 10 VISIEPUNTEN VOOR DE AFDELING RIJNSTREEK GEREALISEERD IN 2030

## Visie 1: Een robuust vaarwegennet voor goederenvervoer over water

Onder een robuust vaarwegennet wordt verstaan: een toekomst- en klimaatbestendig netwerk van nautisch veilige vaarwegen met een hoge beschikbaarheid en betrouwbaarheid. Voor dit robuust vaarwegennet moet het uitgangspunt zijn om de vaarwegen in Zuid-Holland geschikt te maken voor de moderne gangbare schepen in de binnenvaart. Probleem in de Randstad is, dat door het intensieve ruimtegebruik (op veel plaatsen zijn de vaarwegen ingeklemd door bebouwing en wegen, door kruisende wegen zijn er veel bruggen met beperkte doorvaartwijdte) veel vaarwegen in de komende 10 jaar niet goed geschikt te maken zijn voor de "hedendaagse standaard" klasse Va schepen. Daarom is in deze visie uitgegaan van maatwerk per vaarweg en daar de maximaal mogelijke scheepsafmetingen voor vast te stellen. Door het versneld wegnemen van grootste knelpunten in de vaarweginfrastructuur kan al op korte termijn veel vooruitgang worden geboekt. Als er in de komende jaren verbeteringsplannen worden uitgevoerd met een langjarige scope (bijv. aanleg aquaduct of vaarwegverbreding), is het verstandig om vooraf met de initiatiefnemer en beheerder in overleg te gaan over toepassing van ruimere vaarwegnormen dan de huidige.

De binnenvaart is belangrijk voor Zuid-Holland en moet ook goed worden gefaciliteerd. Op de bijbehorende kaart staan de belangrijkste vaarwegen aangegeven. Deze vaarwegen en kunstwerken moeten zijn afgestemd op de eisen van de vaarwegklassen conform de Richtlijnen Vaarwegen 2020. Zie bijlagen "Oplossingen om het goederenvervoer over water in Zuid-Holland te verbeteren" en "Robuust Vaarwegennet Zuid-Holland". Als onderdeel van het robuust zijn, behoort ook dat er omvaarroutes beschikbaar zijn, zodat economische locaties op meerdere manieren bereikbaar zijn. In Zuid-Holland zijn omvaarroutes vaak al aanwezig, maar niet altijd voor de grotere schepen.

Wachttijden zijn minimaal door geautomatiseerde bedieningsregelingen en konvooivaart, ook tijdens de spits. Er is voldoende kennis en capaciteit aanwezig bij de beheerders voor een veilig en betrouwbaar 24-uurs gebruik van de vaarwegen. De ambitie is, dat in 2030 alle vaarwegvakken en kunstwerken zijn afgestemd op het gebruik.

Op 15 december 2021 heeft het nieuwe kabinet het Coalitieakkoord 2021-2025 vastgesteld. Van belang voor de binnenvaart en de vaarwegen is, dat jaarlijks structureel €1,25 miljard wordt uitgetrokken voor het inlopen van achterstanden bij beheer en onderhoud van onder meer vaarwegen, bruggen en viaducten en voor het onderhoud, renoveren en vervangen ervan in de toekomst. Ook zet het nieuwe kabinet in op goede verbindingen voor de binnenvaart door bediening van sluisen, bruggen en wegverkeer beter op elkaar af te stemmen en te zorgen voor goede ligplaatsen. Van belang is, dat ook Zuid-Holland hiervan zijn aandeel meepakt. Belangrijkste verbeterpunten, die met de hoogste urgentie moeten worden uitgevoerd (zie ook bijlage "Oplossingen om het goederenvervoer over water in Zuid-Holland te verbeteren"):

- A. Verbreding doorvaartwijdte Hogebrug in Overschie;
- B. Knelpunt doorvaarthoogte Giessenbrug in Rotterdam;
- C. Ontwikkeling nieuw klasse III-schepen (pilot "ms Delftenaar") vaarweg Rotterdam-Den Haag;
- D. 85 m schepen naar Zoeterwoude en vervanging Koudekerksebrug;
- E. Bij vervanging Steekterbrug een doorvaarthoogte toepassen van minimaal 6,60 m;
- F. Aanleg aquaduct in de Gouwe nabij Boskoop.

**Actie: de provincie Zuid-Holland wordt gevraagd om genoemde verbeteringen aan de vaarweginfrastructuur in overleg met BLN-Schuttevaer afd. Rijnstreek zo spoedig mogelijk uit te voeren.**

## Visie 2: Vervoer over water de meest duurzame vorm van transport

Goederenvervoer over water is de meest betrouwbare, efficiënte en duurzame vorm van transport. Waar wegen dichtslibben door een teveel aan verkeer, bieden onze waterwegen nog ruim voldoende capaciteit. Daarnaast is vervoer over water milieuvriendelijk en veilig.

Om conform het Klimaatakkoord de CO<sub>2</sub> uitstoot in de logistieke keten in 2030 met 55% te reduceren is de overstap maken naar het vervoer over water een effectieve oplossing in het verduurzamen van het logistieke proces. Dit biedt voor veel bedrijven een goed alternatief voor het wegvervoer.

De binnenvaartbranche zelf is druk doende om verder te verduurzamen. Om uitstoot te verminderen, past de binnenvaart al andere brandstofbronnen toe zoals LNG en biodiesel. De ontwikkeling van elektrisch varen en brandstofcellen op waterstof bieden al perspectief. De binnenvaart heeft het grote voordeel, dat aan boord van de schepen voldoende ruimte is om deze ontwikkelingen te faciliteren.

Een mooi voorbeeld van een emissieloos schip is het volledig elektrisch aangedreven "ms Alphenaar" van het type Gouwenaar, dat speciaal ontwikkeld is voor de vaart op de Gouwe. Het schip kan 52 containers van 40 ft vervoeren. Voor de Heineken-brouwerij worden containers vervoerd tussen het Alpherium in Alphen aan den Rijn en de zeehavens van Antwerpen en Rotterdam. Aan boord staan twee containers met voldoende accucapaciteit om deze afstand v.v. af te leggen.

Stimuleringsubsidies van de overheden zijn nodig om deze processen te versnellen. Van groot belang is, dat de betrokken overheden langs de vaarwegen voldoende faciliteiten realiseren, zoals oplaadnetwerken voor elektriciteit en waterstof, maar ook afgiftepunten voor afval en grijs water. Het project CLINSH (Clean INland SHipping) uit 2018 is een mooi initiatief van de provincie Zuid-Holland. Van belang voor de vergroening van de binnenvaart is, dat dit provinciale initiatief een concreet vervolg krijgt. BLN-Schuttevaer wil graag op korte termijn meedenken met de provincie om een aantal concrete suggesties uit te werken en te realiseren.

**Actie: provincie Zuid-Holland gaat op korte termijn met BLN-Schuttevaer in gesprek om concrete suggesties voor de verdere vergroening van het vervoer over water uit te werken en te concretiseren.**

## Visie 3: Bruggen vervangen door aquaducten

Doel is om verkeersstromen ongehinderd hun bestemming tijdig te laten bereiken. Door het ontvlechten van de kruisende vaar- en verkeerswegen zijn grote economische en milieuwinsten te behalen. Aquaducten hebben het grote voordeel boven bruggen, dat scheepvaart- en wegverkeer elkaar niet hinderen. In aanleg lijken aqua-

ducten vaak duurder te zijn dan bruggen. Als echter naar alle kosten gedurende de gehele levenscyclus van 50 jaar of meer wordt gekeken, dan blijkt een aquaduct niet of nauwelijks duurder te zijn. Bij een juiste kosten-baten analyse moeten naast de eenmalige aanlegkosten vooral ook de gekapitaliseerde exploitatie- en onderhoudskosten van de kunstwerken in beeld worden gebracht. Daartoe behoren ook de extra maatschappelijke kosten van vertragingen van weg- en scheepvaartverkeer bij het op elkaar wachten, evenals de kosten van ongevallen bij het wegverkeer tijdens het wachten voor geopende bruggen evenals uitlaatgassen die stilstaande auto's veroorzaken tijdens de geopende brug. Door verkeersstromen van elkaar te ontvlechten worden irritaties over en weer tussen de verschillende verkeerssoorten vermeden en kunnen beide mobiliteiten optimaal presteren met de beste milieuresultaten.

In de provincie Zuid-Holland liggen relatief veel bruggen en weinig aquaducten. Hier is voor de provincie nog veel maatschappelijke winst te behalen! Aan de provincie Zuid-Holland wordt gevraagd een inventarisatie van alle beweegbare bruggen over de provinciale vaarwegen te maken met een beoordeling op basis van verkeerskundig knelpunten, te verwachten levensduur en functionaliteit. Op basis hiervan kan dan een vervangingsplan worden opgesteld, waarbij de prioriteit uitgaat naar oplossingen met een scheiding van land- en waterverkeer. Als prominent voorbeeld wordt hier gevraagd om de plannen voor een **aquaduct onder de Gouwe bij Boskoop** versneld uit te voeren.

Dat het aanleggen van aquaducten ter vervanging van bruggen heel succesvol kan zijn, bewijst de provincie Fryslân, waar de laatste 20 jaar ruim 10 aquaducten zijn gerealiseerd.

Speciale aandacht wordt gevraagd voor vervanging van bruggen met een monumentale status, die niet meer voldoen aan de hedendaagse functionele eisen van de binnenvaartschepen. De uitdaging is om deze monumenten (elders) een nieuwe toekomst te geven, zodat zij de ontwikkelingen in de binnenvaart niet in de weg staan.

**Actie: de provincie Zuid-Holland en de betrokken gemeenten wordt gevraagd om voor de noodzakelijke verbeteringen aan de kruisingen van weg- en waterverkeer in overleg met BLN-Schuttevaer plannen voor de aanleg van aquaducten op te stellen en deze vóór 2030 uit te voeren.**

## Visie 4: Vervoer over water volledig ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen en trends voor de toekomst

Naast de hiervoor genoemde maatregelen op het gebied van verduurzaming doen zich in de binnenvaart tal van nieuwe en innovatieve ontwikkelingen voor op het gebied van:

- Digitale transformatie: digitalisering heeft ook een grote toekomst in de binnenvaart. Zowel bij de

schepen zelf, als ook bij de logistieke processen en de infrastructuur. Bruggen kunnen al op afstand en automatisch vanuit 24-uurs bedieningscentrales worden bediend. Blauwe Golf Verbindend ontsluit real-time gegevens over geopende bruggen en beschikbare ligplaatsen in havens. Schippers en weggebruikers kunnen hiermee hun reis en aankomst beter plannen met minder hinder en ergernis en zonder onnodig brandstofverbruik en uitstoot van uitlaatgasen;

- “Just in time delivery”: zoals procesplanning tussen leverancier en klant;
- “Smart Shipping”: vergaand geautomatiseerd varen, wordt het varen van de toekomst (RWS). Hierbij worden bij het varen bepaalde menselijke taken overgenomen door geautomatiseerde toepassingen. Dit kan bijdragen aan het concurrerender, veiliger en duurzamer maken van de scheepvaart. De provincie Zuid-Holland heeft in 2018 een “Partnershipovereenkomst” Smart Shipping gesloten met Rijkswaterstaat;
- Het combineren van intermodale containerstromen van kleinere verladings via 4shipping (binnenvaart) en UTURN (wegvervoer);
- WATERTRUCK-plus: innovatief concept van kleine duwbakken voor kleinschalige vaarwegen. Voorbeelden: in Amsterdam loopt een proef met duwbakken van 80 ton voor stadsdistributie en in Leiden is begonnen met het CityBarge-concept voor het vervoeren van bedrijfsafval over de Leidse grachten. Logistieke stromen in de binnenstad kunnen door inzet van emissievrije duwboten met kleine duwbakken worden verplaatst van de weg naar het water;
- Pallet-vervoer per binnenschip: (euro)pallets (afmetingen 80 x 120 cm) worden momenteel in groten getale met gevarieerde lading in trailers over de weg vervoerd. Zo'n trailer met een breedte van 2,40 m en een lengte van 13,60 m kan 33 europallets vervoeren. Deze maten zijn iets groter dan de afmetingen van een 40 ft zeecontainer. Interessant is om te onderzoeken hoe binnenschepen kunnen worden uitgerust om een deel van deze omvangrijke ladingstroom van de weg naar het water over te brengen. Dit betreft niet alleen de grotere schepen, maar ook nieuw

ontwikkelde kleine schepen/duwbakken, die toegang hebben tot de binnensteden;

- De komende jaren zullen zich nog veel nieuwe ontwikkelingen voordoen. Het is van belang ook deze voortdurend te blijven volgen en op hun realisatiekansen te beoordelen.

**Actie: de provincie Zuid-Holland stimuleert deze ontwikkelingen en zal deze waar mogelijk implementeren bij planvorming en realisatie voor bestaande en nieuwe infrastructuur. Ook ligt er een taak voor de binnenvaartsector zelf en de verladings om de gewenste en noodzakelijke ontwikkelingen voor de schepen op te pakken en zo mogelijk met gebruikmaking van overheidssubsidies te realiseren.**

### **Visie 5: Voldoende Regionale Overslag Centra (ROC's) realiseren om het daarvoor in aanmerking komende goederentransport over water te faciliteren**

In het gebied van de afdeling Rijnstreek zijn nog relatief weinig binnenvaart-containerterminals. Het Alpherium in Alphen aan den Rijn is een voorbeeld van een goed lopende containerterminal, maar er is ruimte voor nog meer terminals in dit drukke gedeelte van de Randstad. Naast containerterminals is er ook behoefte aan goed geoutilleerde binnenhavens voor de aanvoer, afvoer en verwerking van bulkgoederen. Hiermee wordt bovendien veel milieuwinst geboekt.

In de Randstad ligt een aanzienlijke woningbouwopgave, die moet worden gefaciliteerd. Van oudsher worden al veel bouwgrondstoffen door de binnenvaart vervoerd. Een nieuwe ontwikkeling is, dat door prefab-bouw complete geveldelen per schip kunnen worden getransporteerd en op de bouwplaats tot woningen worden samengesteld. Ook afval (huishoudelijk en bedrijfsafval, GFT en zuiveringsslib) kan uitstekend in containers per binnenschip worden vervoerd.

Hier ligt een regierol voor de provincie Zuid-Holland. Concreet moet er op korte termijn een mobiliteitsplatform (provincie Zuid-Holland, betrokken gemeenten en waterschappen, Bureau Voorlichting Binnenvaart, Regionaal Ontwikkelingsbedrijf Zuid-Holland InnovationQuarter, Transport en Logistiek Nederland en kansrijke groene bedrijven) komen, dat gericht is op het bijeenbrengen van goederenstromen, die in plaats van over de weg beter





over het water en/of het spoor kunnen worden vervoerd. Mogelijke nieuwe locaties voor Regionale Overslag Centra zijn (in volgorde van mogelijke prioriteit):

1. Gouda
2. Alphen aan den Rijn (een overslaghaven naast de reeds bestaande containerterminal)
3. Schiphol-Oost (in samenwerking met de provincie Noord-Holland)
4. Leiden
5. Delft
6. Den Haag

**Actie: het is van groot belang dat de provincie Zuid-Holland op korte termijn de regierol oppakt en een mobiliteitsplatform opricht met de hierboven genoemde taak en de haalbaarheid en noodzaak in beeld brengt.**

### **Visie 6: Samengaan beroeps- en recreatievaart op een veilige manier**

Veiligheid bij het gebruik van de vaarwegen blijft een belangrijk aandachtspunt, vooral waar beroepsvaart en recreatievaart elkaar ontmoeten. Zeker op druk door beroeps- en recreatievaart bevaren wateren is een veilig samengaan van beide verkeerssoorten van het grootste belang. In het gebied van de afd. Rijnstreek ligt het Zuid-Hollandse Plassengebied (Kagerplassen, Braassemmermeer en Westeinderplassen) en liggen belangrijke doorgaande BRTN-routes (Basisvisie Recreatie Toervaart Nederland 2020-2025) met ook de staande mastroute, die van noord naar zuid v.v. gaan.

Waar mogelijk moet worden gestreefd naar alternatieve vaarroutes voor de recreatievaart. Op de meeste vaarwegen in de afd. Rijnstreek is dit echter niet mogelijk en moet door goede voorlichting aan de vaarweggebruikers ("VarendoejeSamen!") en door goede verkeersbegeleiding op de betrokken vaarwegen de gezamenlijke vaart in goede en veilige banen worden geleid. De provincie Zuid-Holland, BLN-Schuttevaer, de Stichting Waterrecreatie Nederland e.a. spelen hierop in met acties zoals de brochure: "Veilig varen op de Gouwe".

**Actie: het samengaan van beroeps- en recreatievaart op de provinciale vaarwegen is momenteel goed geregeld. Gestructureerd overleg van betrokken partijen onder leiding van de provincie Zuid-Holland is gewenst, zodat de ontwikkelingen kunnen worden gevolgd.**

### **Visie 7: Het vervoer van personen over water optimaal geregeld**

Personenvervoer over water zorgt voor minder druk op de weg en kan in veel gebieden worden toegepast. Hierbij kan onderscheid worden gemaakt in toeristisch vervoer en openbaar vervoer. Toeristisch vervoer vindt al plaats met diverse typen rondvaartboten en cruiseschepen (riviercruisevaart, motor- en zeilchartervaart, hospitaalschepen e.d.). Er is behoefte aan meer afmeerplekken voor dagpassagiersvaart, fietsvakanties, e.d.

Openbaar vervoer over water met trekschuitverbindingen heeft eeuwenlang bestaan in Nederland. Tegenwoordig zijn er nieuwe ontwikkelingen, die een aantrekkelijke aanvulling op het openbaar vervoer kunnen zijn. In Delft wordt nagedacht over de invoering van personenvervoer over water tussen station en TU-wijk. Pontjes kunnen fietsers en voetgangers overzetten zonder dat er meer voor de scheepvaart hinderlijke bruggen worden gebouwd.

**Actie: onder leiding van de provincie Zuid-Holland kunnen betrokken gemeenten, openbaar vervoerorganisaties, rederijen en BLN-Schuttevaer inventariseren welke kansen en mogelijkheden er zijn voor personenvervoer over water en of gestructureerd overleg gewenst is.**

### **Visie 8: Alle kansrijke locaties voor vaarwegen, bedrijventerreinen, havens en loswallen worden benut voor het vervoer over water**

Bij de locatiekeuze van te bouwen woningen moet erop gelet worden, dat deze keuze niet ten koste gaat van het (toekomstige) gebruik van de aanwezige vaarweginfrastructuur. Voor een gezonde toekomst voor het goederen- en personenvervoer over water moeten de vaarwegen, bedrijventerreinen, havens en loswallen bereikbaar en bruikbaar blijven. Het ongebreideld langs het water bouwen voor het korte termijn gewin moet worden voorkomen. Mocht een ontwikkeling voor woningbouw niet te vermijden zijn, dan dient de betrokken gemeente alternatieve geschikte locaties planologisch aan te wijzen voor laad- en losplaatsen voor het vervoer over water.

De verantwoordelijkheid voor het in goede banen leiden van deze ontwikkelingen op het gebied van de Ruimtelijke Ordening ligt bij gemeenten en provincie.

**Actie: provincie en gemeenten geven in hun ruimtelijke plannen aan, dat alle kansrijke locaties voor vaarwegen, bedrijventerreinen, havens en loswallen bereikbaar en bruikbaar blijven voor het vervoer over water.**

### **Visie 9: De arbeidsmarkt voor het werken in de binnenvaart is nog aantrekkelijker gemaakt door modern praktijkgericht nautisch onderwijs en opleidingen met Europese erkenning**

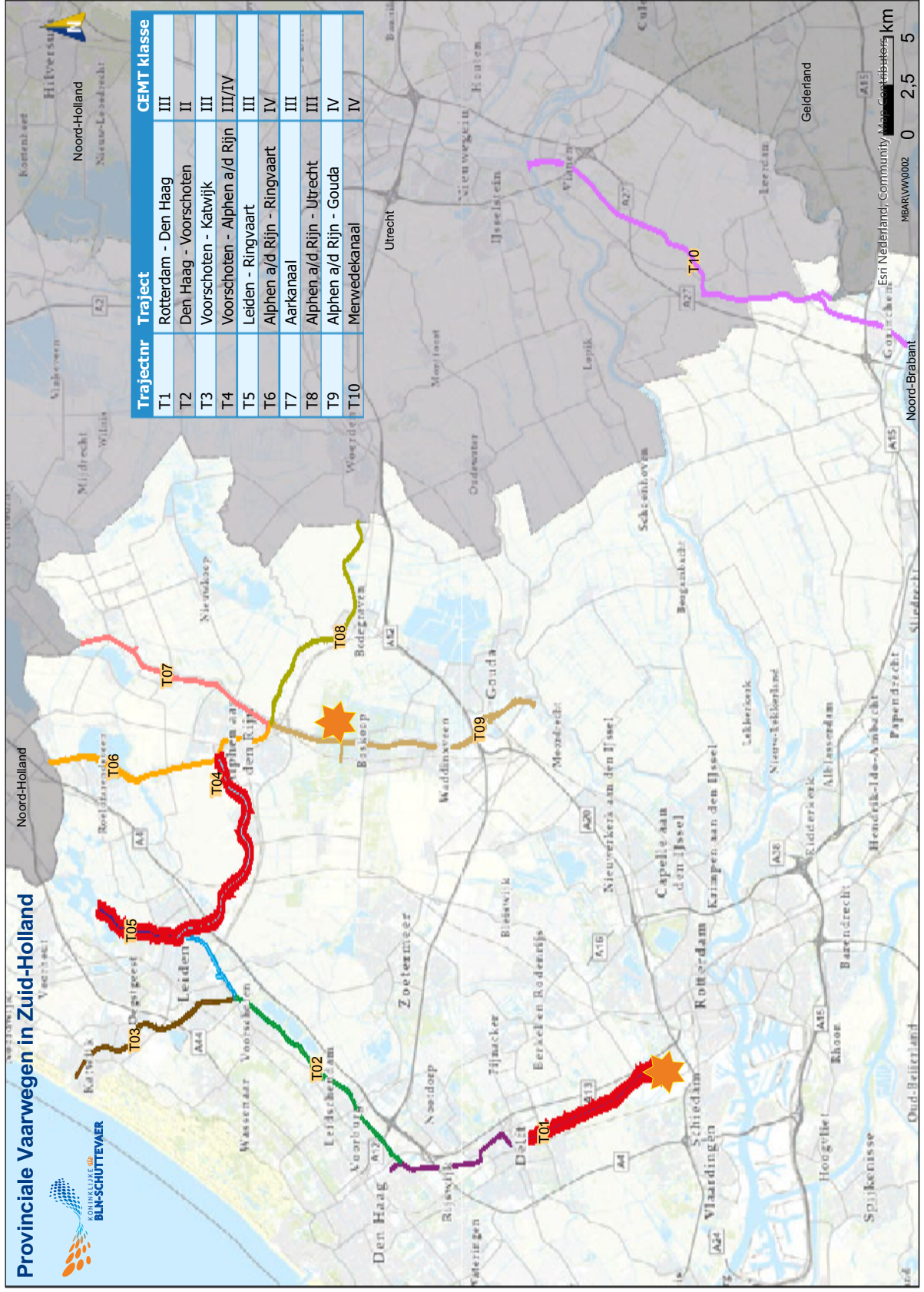
De sector profileert zich als aantrekkelijke werkgever door haar duurzame concept, haar aantrekkelijke arbeidsomstandigheden en goede verdiensten.

Examens worden afgenomen volgens de nieuwste Europese standaards, waardoor de flexibele inzet van werknemers binnen deze sector in Zuid-Holland, Nederland, maar ook binnen Europa zijn toegenomen. Hierdoor biedt de sector een baangarantie en goede doorgroei-mogelijkheden met een leven lang begeleide leerweg.

**Actie: gespecialiseerde opleidingsinstituten in Zuid-Holland (STC in Rotterdam, Brielle en Stellendam) werken nauw samen met de binnenvaartsector om innovaties en trends om te zetten naar aantrekkelijk onderwijs.**

## Visie 10: in 2030 zijn de actiepunten uit deze visie van de afdeling Rijnstreek gerealiseerd

Actie: Om dit te bereiken zullen wij blijvend en periodiek overleg voeren met alle betrokken overheden, doelgroepen en belanghebbenden voor de binnenvaart.



## Bijlagen bij deze Visie:

1. "Oplossingen om het goederenvervoer over water in Zuid-Holland te verbeteren"  
zijn de knelpunten aangegeven, die in de periode tot 2030 moeten worden opgelost.
2. "Robuust Vaarwegennet Zuid-Holland" is een beschrijving gegeven van de vaarwegen, die van belang zijn voor de binnenvaart in het beheergebied van de afdeling Rijnstreek van BLN-Schuttevaer.

## Geraadpleegde bronnen:

- *Ware Koers NH 2030: Visie van de afdeling Noord-Holland van Koninklijke BLN-Schuttevaer, januari 2020, Peter Wiersma en Andries de Weerd*
- *Koninklijke BLN-Schuttevaer, afdeling Rijnstreek: Henk van Laar (voorzitter), Andries de Weerd (vicevoorzitter) en Marco Wubben (secretaris)*
- *Visie/missie Koninklijke BLN-Schuttevaer Binnenvaart 2028*
- *Provincie Zuid-Holland: website Vaarwegen en website Goederenvervoer over water*
- *Toelichting provincie Zuid-Holland "Goederenvervoer over Water", juni 2016*
- *Provincie Zuid-Holland, Rob Weeda Sr. Adviseur Vaarwegen, Dienst Beheer Infrastructuur*
- *Vaarweginformatie Rijkswaterstaat*
- *Effectstudie De Gouwe, conceptrapportage: Buck Consultants, Witteveen + Bos, Henk van Laar Advies en Projectbureau i.o.v. Provincie Zuid-Holland, mei 2014*
- *Effectberekening verbetermaatregelen rond De Gouwe: Buck Consultants, Witteveen + Bos, Henk van Laar Advies en Projectbureau i.o.v. Provincie Zuid-Holland, 31 augustus 2014*
- *Kansen voor binnenvaart in de provincie Zuid-Holland: Panteia, 16 juni 2016*
- *Toekomstvisie voor de Nederlandse binnenvaart: Bart Kuipers, Erasmus, 29 oktober 2020*
- *Concept visie "Vervoer over water": resultaat van drie arena sessies, Drift, nov. 2015- febr. 2016*
- *Binnenvaartkrant: diverse artikelen*
- *Vereniging "De Binnenvaart": tijdschrift Binnenvaart 2015-6*
- *CityBarge: water logistieke oplossingen voor de binnenstad, Leiden, februari 2021*
- *Modal shift potentie van generieke ladingstromen richting binnenvaart, Inventarisatie 2020: Bureau Voorlichting Binnenvaart, 16 november 2020*

NB: waar in deze visie wordt gesproken over Zuid-Holland heeft dit betrekking op het beheergebied van de afdeling Rijnstreek van Koninklijke BLN-Schuttevaer.

Peter Wiersma, 4 maart 2022

# **OPLOSSINGEN OM HET GOEDERENVERVOER OVER WATER IN ZUID-HOLLAND TE VERBETEREN**

**Behorend bij de Visie 2030:  
"Groener door het Groene Hart"**

NB de op te lossen knelpunten zijn per vaarweg aangegeven  
en niet op basis van urgentie!



## **A: Vaarweg 1 Rotterdam-Delft-Den Haag (Delftse Schie): verbreding doorvaartwijdte Hogebrug**

De Hogebrug in Overschie is door zijn geringe doorvaartwijdte van 7,94 m een groot knelpunt. Als gevolg van dit knelpunt is op de hele vaarweg van Rotterdam naar Den Haag de maximaal toegestane scheepsbreedte slechts 7,50 m (CEMT-klasse III, RWS-klasse M3). De overige ruim 20 bruggen over deze vaarweg hebben een doorvaartwijdte van circa 10,50 m. Door dit knelpunt op te heffen kunnen schepen met een maximale breedte van 8,50 m voor het traject van de Hogebrug naar Den Haag worden toegelaten (RWS-klasse M4). Met hetzelfde aantal schepen kan dan ruim 15 % meer lading worden meegenomen. Op de Delfshavense Schie van de Parksluizen tot de Pelserhaven zijn nu al klasse IVa-schepen met afmetingen 86 x 9,50 x 2,75 m toegestaan. Het project "Bochtafsnijding Delftse Schie", dat ten noorden van de Hogebrug ligt, is de afgelopen jaren uitgevoerd. Dit is al een grote verbetering voor de scheepvaart.

Reden temeer om nu ook versneld het project "Verbreding Hogebrug" op te starten, waarbij de doorvaartwijdte op minimaal 10,50 m en bij voorkeur op 12,00 m moet worden gebracht.

De Hogebrug is een rijksmonument. In overleg met betrokken partijen moet **met hoge urgentie** worden gezocht naar een passende oplossing, die recht doet aan het scheepvaartbelang, het milieubelang bij meer goederenvervoer over water, het economisch belang en het monumentenbelang. De provincie Zuid-Holland zal hierin het initiatief moeten nemen.

## **B: Vaarweg 1 Rotterdam-Delft-Den Haag (Delfshavense Schie): doorvaarthoogte Giessenbrug**

De Giessenbrug in Rotterdam over de A20 en Giessenbaan wordt al sinds 2017 niet meer bediend voor de scheepvaart. Door gebrekkig onderhoud is het niet meer veilig en verantwoord om de brug te openen. De doorvaarthoogte is als gevolg hiervan slechts 5,40 m, waardoor veel binnenschepen moeten ballasten om de brug te kunnen passeren. Dit is een zeer ongewenste situatie. Op 16 december 2021 heeft de demissionair minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten om een permanente, betonnen vaste Giessenbrug met een doorvaarthoogte van 6,60 m verder uit te werken tijdens de planstudie (2021/2023). In 2024 is de voorbereiding van de uitvoering gepland en pas in 2026 start de realisatie. Het is zeer ongewenst, dat de brug al meer dan 4 jaar niet meer wordt bediend en dat het nog minimaal 5 jaar duurt, voordat de minimaal voor klasse III-schepen noodzakelijke doorvaarthoogte is gerealiseerd. Een scherpe reactie van BLN-Schuttevaer naar de minister en/of Tweede Kamer is noodzakelijk om de uitvoering te versnellen.

## **C: Vaarweg 1 Rotterdam-Delft-Den Haag: ontwikkeling nieuwe klasse III-schepen**

Het is opvallend, dat een vaarweg die de tweede (Rotterdam) en derde (Den Haag) grote stad van Nederland met elkaar verbindt niet de schaalvergroting in de afgelopen 75 jaar heeft doorgemaakt, die voor veel andere vaarwegen elders in het land tussen minder grote stedelijke agglomeraties wel is gerealiseerd. Hierdoor is Zuid-Holland op een achterstand gezet.

In de binnenvaart zijn tegenwoordig klasse Va-schepen (M8-klasse, 2000 – 3300 ton) de standaardmaat geworden. Op de vaarweg Rotterdam-Delft-Den Haag is door de jaren heen de Hagenaar (M3-klasse, 650 – 800 ton) het maatgevende schip gebleven.

Uitbouw van deze vaarweg naar klasse Va is echter binnen de scope van deze visie met een looptijd tot 2030 geen reële optie. Daarom moeten we vooralsnog maar uitgaan van het zoveel mogelijk optimaliseren van deze vaarweg voor klasse III-schepen (RWS-klasse M5).

Daarnaast moet worden onderzocht op welke wijze klasse III-schepen met gebruikmaking van de nieuwste technieken kunnen worden geoptimaliseerd, zodat de vervoers- en milieuprestaties kunnen worden verbeterd. Om het goederenvervoer op de klasse III vaarwegen toekomst te geven, is het nodig om gedegen onderzoek te laten uitvoeren naar vernieuwing en modernisering van klasse III-schepen.

Als voorbeeld kan hiervoor dienen een soortgelijke ontwikkeling als op de Gouwe (klasse IVa) is gebeurd met het volledig elektrisch aangedreven "ms Alphenaar", dat specifiek voor de vaart op de Gouwe (klasse IVa) is ontworpen. Naar analogie hiervan is het nodig om onderzoek te doen naar de ontwikkeling van nieuwbouw klasse III-schepen (**pilot "ms Delftenaar"**). In dit onderzoek moet ook worden betrokken de ontwikkeling van lichtgewicht schepen, die bij dezelfde diepgang meer lading mee kunnen nemen. Voorts is het van belang onderzoek te doen naar de vaart met nieuwbouw "knikkoppverbanden" met kopschroeven, waarbij de duwbak in bochten mee kan sturen. Dit is vooral van belang voor de doorvaart van de "bochten" in Delft. Een nautisch-technisch onderzoek naar deze aspecten is nodig, omdat die bochten maatgevend zijn voor de lengte van de toe te laten schepen. Ditzelfde geldt voor de vaart met duwbotten en bakken geschikt voor klasse III-vaarwegen. Vanzelfsprekend moet hierbij worden uitgegaan van zoveel mogelijk emissievrije aandrijvingen. In de pilot moet ook worden meegenomen welke financierings- en subsidiemogelijkheden op provinciaal, landelijk en EU-niveau er zijn voor deze ontwikkelingen.

Naast de provincie Zuid-Holland als vaarwegbeheerder en initiatiefnemer voor deze pilot en BLN-Schuttevaer is het raadzaam om hierbij te betrekken onderzoekers van de TU Delft (Civiele Techniek en Maritieme Techniek), de

gemeenten Delft en Den Haag en een vertegenwoordiging van de verladers langs deze vaarweg.

#### **D. Vaarweg 2a Den Haag-Voorschoten: bruggen bij vervanging op juiste doorvaarthoogte brengen**

Over het traject Trekvlies tot sluis Leidschendam liggen vaste bruggen in de A12 en de spoorbrug Voorburg met een doorvaarthoogte van 5,60 m. Op grond van de Richtlijnen Vaarwegen (RV 2020) is de minimum doorvaarthoogte voor de hier toegelaten CEMT-klasse II schepen 6,10 m. Bij vervanging dienen deze bruggen op de juiste doorvaarthoogte te worden gebracht.

#### **E. Vaarweg 4 Voorschoten-Alphen aan den Rijn: 85 m schepen naar Zoeterwoude en te smalle Koudekerksebrug vervangen**

In juli 2020 is er op verzoek van de NPRC (Nederlandse Particuliere Rijnvaart Centrale) een proefvaart geweest met een geladen schip van 85 x 8,20 x 2,50 m naar de Heineken brouwerij in Zoeterwoude om te ervaren of hier een schip met een lengte van 85 m kan komen. Deze proef is geslaagd. Inmiddels zijn er ook aanvullende werkzaamheden zoals baggeren uitgevoerd.

De NPRC kan nu met vergunning met 85 m schepen naar Zoeterwoude varen. Op dit moment is de maximale lengte 80 m.

De Koudekerksebrug heeft een te smalle doorvaartwijdte van 10,00 m. Bij vervanging gaat de voorkeur uit naar een aquaduct (zie punt 3 van de Visie), maar mocht toch voor een brug worden gekozen, dan dient deze geschikt te zijn voor de vaart met klasse IVa-schepen (86 x 9,50 x 2,50 m) en een doorvaartwijdte van 14,00 m (RV 2020) te krijgen gelet op de ligging in een bocht.

#### **F. Vaarwegen 4 en 5 gedeelte vanaf Loswal Zoeterwoude-Leiden-Warmond (Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder): geschikt maken voor klasse IVa-schepen**

Vaarweg 4 is vanaf de Loswal Zoeterwoude tot Leiden geschikt voor schepen van 80 x 8,50 x 2,50 m en vaarweg 5 van Leiden naar Warmond voor schepen van 75 x 8,50 x 2,50 m. Deze vaarroute zou in de toekomst geschikt gemaakt kunnen worden voor de vaart met klasse IVa-schepen (86 x 9,50 x 2,50 m), zodat schepen die in Zoeterwoude gelost hebben via de Zijl en Kagerplassen naar de Ringvaart Haarlemmermeer kunnen varen om zo Amsterdam te bereiken. Dit in aansluiting op mogelijke plannen in Noord-Holland voor verruiming van de Ringvaart Haarlemmermeer naar klasse IV of V (zie verderop).

#### **G. Vaarweg 6 Alphen aan den Rijn-Oude Wetering (Oostelijke Ringvaart Haarlemmermeer): geschikt maken voor klasse Va-schepen**

De aansluitende vaarweg in Noord-Holland van Amsterdam via de Oostelijke Ringvaart wordt mogelijk in de toekomst geschikt gemaakt voor schepen van klasse Va (110 x 11,45 x 2,80 m). Het is dan zinvol om de aansluitende vaarweg in Zuid-Holland ook op die scheepsmaat te brengen, waardoor Alphen aan den Rijn bereikbaar wordt voor klasse V-schepen.

#### **H. Vaarweg 8a Alphen aan den Rijn-Zwammerdam: bij vervanging Steekterbrug een doorvaarthoogte toepassen van minimaal 6,60 m**

De Steekterbrug moet vervangen worden. Het plan was om weer een beweegbare brug te realiseren, maar tijdens het uitwerken van het brugontwerp is gebleken, dat het vervangen en verbreden van de brug niet gerealiseerd kan worden binnen het beschikbare budget. Daarom onderzoekt de provincie Zuid-Holland diverse mogelijkheden om de huidige brug te vervangen binnen de gegeven financiële kaders. Uit een eerste verkenning is gebleken, dat een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5,40 meter een kansrijke alternatief is. De provincie geeft aan, dat met deze doorvaarthoogte ook lege binnenvaartschepen door het innemen van ballastwater de brug kunnen passeren.

Vanuit de binnenvaart stuit dit echter op grote bezwaren. In de huidige situatie zijn alle bruggen op deze vaarweg naar Woerden beweegbaar. Er is dus geen hoogtebeperking. Tevens ligt deze brug in de staande mast route voor schepen van en naar de Nieuwkoopse Plassen. Door de bouw van een vaste brug krijgt de hele vaarweg voorgoed een beperking van de doorvaarthoogte tot **5,40 m**. De Oude Rijn is nu van Alphen aan den Rijn tot Zwammerdam geschikt voor schepen van 86 x 8,50 x 2,50 m (CEMT III). De aansluitende vaarwegen naar Gouda en de Ringvaart Haarlemmermeer zijn geschikt voor schepen van 90 x 9,50 x 2,80 m (CEMT IVa). Volgens de RV 2020 is de minimale doorvaarthoogte voor binnenschepen klasse III **6,60 m** en voor klasse IV **7,00 m**. Het voorstel van de provincie van 5,40 m is niet conform deze landelijke richtlijnen. Ook de suggestie om ballastwater in te nemen is lang niet voor alle schepen mogelijk. Om ramingsfouten bij de aanbesteding af te wentelen op de binnenvaart is niet reëel, omdat de huidige beweegbare brug qua afmetingen voor de binnenvaart voldoet. Beperkingen opleggen aan de binnenvaart past ook niet in het provinciale beleid om goederenvervoer over water te stimuleren. BLN-Schuttevaer kan derhalve niet instemmen met een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5,40 m.

## I. Vaarweg 9a Alphen aan den Rijn-Gouda: nieuwe oeververbinding bij Boskoop

De urgentie voor een tweede oeververbinding te Boskoop is hoog. De bestaande oost-west verbindingen via de hefbruggen bij Waddinxveen en Boskoop zijn uiterst kwetsbaar en oud. De wegen, die er overheen lopen, gaan dwars door de lokale dorpskernen en er ontstaat hinder voor lokaal verkeer, maar ook voor de continuïteit van de Greenport Boskoop. De zich reeds jarenlang voortslepende discussie over nieuwe oeververbindingen dient daarom met spoed te worden afgerond. In de huidige plannen moet de oeververbinding gerealiseerd worden ten noorden van Boskoop. Daarbij liggen twee opties op tafel, te weten: een aquaduct of een brug. Maatschappelijk gezien is ons inziens een aquaduct de enige juiste oplossing. Een aquaduct zorgt ervoor dat er geen conflicten ontstaan tussen weg- en scheepvaartverkeer en komt daarmee optimaal tegemoet aan de belangen van alle verkeersdragers. Een brug dient minimaal 7,0 meter hoog te zijn conform de RV 2020. Dit vanwege de containervaart op de Gouwe. Bovendien dient de brug beweegbaar te zijn, omdat de Gouwe onderdeel uitmaakt van de landelijke staande mastroute. Als alleen naar de aanlegkosten wordt gekeken, dan lijkt een brug goedkoper te zijn dan een aquaduct. Als echter naar alle kosten gedurende de gehele levenscyclus van 50 jaar of meer wordt gekeken, dan blijkt een aquaduct niet of nauwelijks duurder te zijn. Bij een correcte kosten-baten analyse moeten naast de eenmalige aanlegkosten ook de gekapitaliseerde exploitatie- en onderhoudskosten van de kunstwerken in beeld worden gebracht. Daartoe behoren ook de extra maatschappelijke kosten van vertragingen van weg- en scheepvaartverkeer bij het op elkaar wachten, evenals de kosten van ongevallen bij het wegverkeer tijdens het wachten voor geopende bruggen. Door verkeersstromen van elkaar te scheiden worden ook irritaties over en weer tussen de verschillende verkeerssoorten vermeden en kunnen beide mobiliteiten optimaal presteren met de beste milieuresultaten. Conclusie: ontvlechten van verkeersstromen is de meest toekomstbestendige oplossing!



Foto: Leo Schuitemaker, Vereniging de Binnenvaart

## J. Vaarweg 9a Alphen aan den Rijn-Gouda: bij drukker wordende scheepvaart knelpunt "Nauw van Boskoop" oplossen

"Nauw van Boskoop": over een afstand van 1500 m is de vaarweg slechts 18 m breed. De toegestane scheepsbreedte is 9,50 m. Met ontheffing is voor bepaalde type schepen een breedte van 10,50 m toegestaan (CEMT-klasse VIa). Op deze vaarweg wordt een verkeersregeling toegepast. Bij aanmelding van een breed binnenschip voor doorvaart van het smalle vaarweggedeelte wordt de tegenvaart door middel van een verkeersregeling vóór het smalle gedeelte tegengehouden. Hoewel de verkeersregeling goed voldoet, blijft het voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer gewenst om de vaarweg ter plaatse te verruimen. Door recente vernieuwing van de damwanden op dit vaarweggedeelte is de kans op een oplossing van dit knelpunt de komende tijd klein geworden. Bij drukker wordende scheepvaart zal echter opnieuw naar het oplossen van dit knelpunt moeten worden gekeken.

*Peter Wiersma, 4 maart 2022*

# **ROBUUST VAARWEGENNET ZUID-HOLLAND**

**Behorend bij de Visie 2030:  
"Groener door het Groene Hart"**



## Vaarweg 1 Rotterdam-Den Haag (onderdeel Rijn-Schiekanaal)

### Beschrijving

De vaarweg tussen Rotterdam en Den Haag loopt door de Coolhaven, Delfshavense Schie, Delftse Schie, het Rijn-Schiekanaal en de Haagse Trekvluit. De vaarweg tussen de Parksluis en Doenbrug valt onder het nautisch beheer van Port of Rotterdam. De bruggen op dit gedeelte worden bediend door de gemeente Rotterdam. Het gedeelte vanaf de Doenbrug tot de Geestbrug is in beheer bij de provincie Zuid-Holland.

Op deze vaarweg bevinden zich 22 bruggen (minimale DVW\* 10,00 m, m.u.v. Hoge Brug DVW 7,94 m) en 1 sluis: Grote Parksluis met bruggen over de sluishoofden in Rotterdam (L = 128 en B = 13,60 m). Pieter de Hoochbrug, Lage Erfbrug, Mathenesserbrug, Beukelsbrug (S 115), Delfshavense Spoorbrug, Giessenbrug over de A 20 en de Giessenbaan, Spaansebrug, Hogebrug (doorvaartwijdte W= 7,94 m), Doenbrug, Kandelaarbrug, Kruithuisbrug, Abtswoudsebrug, Hambrug, Sint Sebastiaansbrug, Oostpoortbrug, Koepoortbrug, Plantagebrug, Reineveldbrug, 't Fortuin A4 (vaste brug H = 7,00 m), Hoornbrug en de Geestbrug. (\* DVW = doorvaartwijdte)

### Maximale afmetingen schepen

- A.** Gedeelte Delfshavense Schie van de Parksluizen tot de Pelsershaven:  
L x B x D = 86 x 9,50 x 2,75 m  
CEMT-klasse (RV2020): IVa  
RWS-klasse (RV2020): M6
- B.** Gedeelte vanaf de Pelsershaven via Delft naar Den Haag:  
L x B x D = 70 (met boegschroef) x 7,50 x 2,50 m  
CEMT-klasse (RV2020): III  
RWS-klasse (RV2020): M3

### Algemeen

De vaarweg tussen Rotterdam en Den Haag is een druk bevaren route voor zowel beroeps- als recreatievaart. Om de vaarweg te onderhouden en de doorstroming vlot en veilig te laten verlopen, is de vaarweg de afgelopen jaren op een aantal punten verbeterd.

### Giessenbrug over de A 20 en de Giessenbaan

Deze bruggen worden sinds 2017 niet meer bediend voor de scheepvaart. Door gebrekkig onderhoud is het niet meer veilig en verantwoord om de brug te openen. De doorvaarthoogte is als gevolg hiervan slechts 5,40 m, waardoor veel binnenschepen moeten ballasten om de brug te kunnen passeren. Dit is een zeer ongewenste situatie. Op 16 december 2021 heeft de demissionair minister van Infrastructuur en Waterstaat besloten om een permanente, betonnen vaste Giessenbrug met een

doorvaarthoogte van 6,60 m verder uit te werken tijdens de planstudie (2021/2023). In 2024 is de voorbereiding van de uitvoering gepland en pas in 2026 start de realisatie. Het is zeer ongewenst, dat de brug al meer dan 4 jaar niet meer wordt bediend en dat het nog minimaal 5 jaar duurt, voordat de minimaal voor klasse III-schepen noodzakelijke doorvaarthoogte is gerealiseerd.

### Hogebrug Overschie

De Hogebrug in Overschie is door zijn geringe doorvaartwijdte van 7,94 m een groot knelpunt. Door de doorvaartwijdte van deze brug op minimaal 10,50 m of bij voorkeur toekomstgericht op 12,00 m te brengen kan dit knelpunt worden opgelost en kunnen schepen met een maximale breedte van 8,50 m (RWS-klasse M4) of toekomstgericht met een breedte van 9,50 m worden toegelaten

Op de Delfshavense Schie van de Parksluizen tot de Pelsershaven zijn nu al klasse IVa-schepen met afmetingen 86 x 9,50 x 2,75 m toegestaan.

### Bochtafsnijding Delftse Schie

De bochtafsnijding Delftse Schie is een project, dat is uitgevoerd door de provincie Zuid-Holland. Samen met de gemeenten Rotterdam, Schiedam en Hoogheemraadschap van Delfland heeft de provincie een nieuwe vaarweg aangelegd in de Delftse Schie bij Overschie. Met deze aanpassing zijn de 2 haakse bochten in de Delftse Schie verdwenen. Hiermee is een grote verbetering bereikt. De nieuwe vaarweg loopt vanaf de Hogebrug via de dijk langs het bedrijvenpark Rotterdam Noordwest naar de Doenbrug en biedt de scheepvaart een snellere en veiligere route door de regio. Ook zijn er natuurvriendelijke oevers gerealiseerd.

### Werkzaamheden Sint Sebastiaansbrug

De Sint Sebastiaansbrug is een basculebrug over het Rijn-Schiekanaal in Delft. Deze brug is de afgelopen jaren geheel vernieuwd. Het beweegbare deel van de Sint Sebastiaansbrug wordt door de provincie beheerd, onderhouden en bediend.

### Oeververvanging bij scheepswerf Bocxe (Delft)

De provincie Zuid-Holland heeft de afgelopen jaren ook een deel van de oevers van de Delftse Schie vervangen ter hoogte van scheepswerf Bocxe, waardoor een ruimer vaarwegprofiel is ontstaan.

### Verbreding Delftse Schie

De vaarweg Delftse Schie is ter hoogte van de tankwal bij het bedrijventerrein Schieoevers-Zuid in Delft slechts 20 tot 25 meter breed. Het is voor de scheepvaart lastig om hier vlot en veilig door te varen. De provincie verbreedt daarom de vaarweg over een lengte van circa 700 meter naar 34.6 meter in 2023/4.

## Gelatinebrug

De gemeente Delft gaat een brug (Gelatinebrug) over de Schie aanleggen. Deze brug is bedoeld voor langzaam verkeer. Dit project wordt gecombineerd met de verplaatsing van de loswal en realisatie van de ligplaatsen voor de binnenvaart naar Schieoevers Zuid, die de provincie gaat realiseren. Op dit moment vindt de voorbereiding plaats van de Ruimtelijke Ordenings- en Waterprocedures. In opdracht van de provincie wordt momenteel een verkenningsstudie uitgevoerd hoe een aan te leggen loswal geïntegreerd kan worden in het huidige voorontwerp.

## Vaarweg 2 Den Haag-Voorschoten (onderdeel Rijn-Schiekanaal)

### Beschrijving

De vaarweg tussen Den Haag en Voorschoten loopt door het Rijn-Schiekanaal vanaf de Trekvlief in Den Haag tot aan het Korte Vlietkanaal in Leiden. De vaarweg is in beheer bij de provincie Zuid-Holland.

Op deze vaarweg bevinden zich 10 bruggen (minimale DVW 6,60 m) en 1 sluis: Nieuwe Tolbrug, Oude Tolbrug, Vlietspoorbrug (vaste brug met doorvaarthoogte H = 5,60 m), Brug A12 (vaste brug met doorvaarthoogte H = 5,60 m), Kerkbrug, Wijkerbrug, Spoorbrug Hoge Brug Voorburg (vaste brug met doorvaarthoogte H = 5,60 m), Sytwendebrug, Sluis Leidschendam (L = 60 m, B = 6,85 m, D = 2,00 m), Overhaalbrug en Vlietlandbrug.

### Maximale afmetingen schepen

- A.** Gedeelte vanaf Trekvlief tot sluis Leidschendam:  
L x B x D = 60 x 6,85 x 2,10 m (N.B. bij passage Sluis Leidschendam is maximum diepgang 2,00 m)  
CEMT-klasse (RV2020): II  
RWS-klasse (RV2020): M2
- B.** Gedeelte Sluis Leidschendam tot ingang "Vlietland":  
L x B x D = 70 x 8,50 x 2,20 m  
CEMT-klasse (RV2020): III  
RWS-klasse (RV2020): M4
- C.** Gedeelte ingang "Vlietland" tot Korte Vlietkanaal:  
L x B x D = 70 x 8,50 x 2,50 m  
CEMT-klasse (RV2020): III  
RWS-klasse (RV2020): M4

### Groot onderhoud bruggen

De Vlietlandbrug, Overhaalbrug, Oude Tolbrug en de Sluis Leidschendam zijn de afgelopen tijd in onderhoud geweest. De Kerkbrug en de Wijkerbrug worden dit jaar onderhouden. Voor de Nieuwe Tolbrug is nog geen planning bekend.

## Monumentaal

De Nieuwe Tolbrug, Kerk- en Wijkerbrug zijn rijksmonumenten. Ook de negentiende-eeuwse sluis, het sluiswachtershuisje en de ophaalbruggen staan sinds 1998 op de Rijksmonumentenlijst. De provincie werkt nauw samen met de monumentencommissie om het groot onderhoud uit te voeren met inachtneming van de monumentale status van de bruggen.

## Vaarweg 3 Voorschoten-Katwijk

### Beschrijving

De vaarweg tussen Voorschoten en Katwijk omvat het Korte Vlietkanaal (gedeelte van de Oude Rijn), het Additioneel kanaal en het Uitwateringskanaal. De vaarweg is in beheer bij de provincie Zuid-Holland.

Over deze vaarweg zijn 12 bruggen (minimale DVW 10,50 m): Hooghkamerbrug, Hoflandbrug, Waddingerbrug, Spoorbrug De Vink, Stevensbrug, Haagse Schouwbrug, Brug A44 (vaste brug met doorvaarthoogte H = 5,40 m), Torenvlietbrug (vaste brug met doorvaarthoogte middenopening H = 5,60 m), Joop van der Reijdenbrug, Sandtlaanbrug, Nieuwe Roversbrug en de Koningin Julianabrug (Katwijk, vaste brug met doorvaarthoogte H = 5,10 m)

### Maximale afmetingen schepen

L x B x D = 75 (met boegschroef) x 8,50 x 2,50 m  
CEMT-klasse (RV2020): III  
RWS-klasse (RV2020): M5

## Vaarweg 4 Voorschoten-Alphen aan de Rijn

### Beschrijving

De vaarweg van Voorschoten naar Alphen aan den Rijn loopt door het Rijn-Schiekanaal (met zijtakje naar de Leidse Trekvlief) en de Oude Rijn. De vaarweg is in beheer bij de provincie Zuid-Holland.

Over deze vaarweg zijn 10 beweegbare bruggen (minimale DVW van 10,00 m): Trekvliefbrug (over de zijtak naar Trekvlief), Lammebrug, Spoorbrug R.S.K.B., Kanaalbrug, Julius Caesarbrug, Wilhelminabrug, Leiderdorpsebrug, Rhijnvreugdbrug, Aquaduct Leiderdorp, Koudekerksebrug de Koningin Maximabrug.

Loswal Hoogewaard (Alphen aan den Rijn): de provincie Zuid-Holland is in samenwerking met gemeente Alphen aan den Rijn bezig met het aanleggen van een loswal. Deze loswal komt bij het bedrijventerrein Hoogewaard.

### Maximale afmetingen schepen

- A. Gedeelte Rijn-Schiekanaal vanaf Korte Vliet en Oude Rijn tot Zwaaiplaats km 10,2:  
L x B x D = 80 (met boegschroef) x 8,50 x 2,50 m  
CEMT-klasse (RV2020): III  
RWS-klasse (RV2020): M5
- B. Gedeelte Oude Rijn van Zwaaiplaats km 10,2 tot Heimanswetering:  
L x B x D = 86 (met boegschroef) x 9,50 x 2,80 m  
CEMT-klasse (RV2020): IVa  
RWS-klasse (RV2020): M6

### Vaarweg 5 Leiden-Warmond

#### Beschrijving

De vaarweg tussen Leiden en Warmond loopt door de Zijl en de Kagerplassen naar de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. De vaarweg is in beheer bij de provincie Zuid-Holland.

Over deze vaarweg zijn 2 beweegbare bruggen (minimale DVW 10,50 m): Spanjaardsbrug en Zijlbrug.

#### Maximale afmetingen schepen

L x B x D = 75 (met boegschroef) x 8,50 x 2,50 m  
CEMT-klasse (RV2020): III  
RWS-klasse (RV2020): M5

### Vaarweg 6 Alphen aan de Rijn-Oude Wetering

#### Beschrijving

De vaarweg tussen Alphen aan de Rijn en Oude Wetering loopt vanaf de Gouwesluis via de Oude Rijn, Heimanswetering, Woudwetering, Paddegat, Vaargeul over de Braassemmermeer en Oude Wetering naar de Ringvaart Haarlemmermeer. De vaarweg is in beheer bij de provincie Zuid-Holland.

Over deze vaarweg zijn 8 beweegbare bruggen (minimale DVW van 14,00 m): Swaenswijkbrug, Alphensebrug, Koningin Julianabrug (Alphen), Albert Schweitzerbrug, Molenaarsbrug, Woubrugsebrug, Brug N207 en de Tolbrug Leimuiden.

#### Maximale afmetingen schepen

- A. Gedeelte vanaf Gouwsluis via de Oude Rijn, Heimanswetering, Woudwetering tot Paddegat:  
L x B x D = 90 x 9,50 x 2,80 m  
CEMT-klasse (RV2020): IVa  
RWS-klasse (RV2020): M7

- B. Gedeelte Paddegat, Braassemmermeer en Oude Wetering naar de Ringvaart Haarlemmermeer:  
L x B x D = 90 x 9,50 x 2,50 m  
CEMT-klasse (RV2020): IVa  
RWS-klasse (RV2020): M7

### Oeververvanging Oude Wetering, Woudwetering en Heimanswetering

Een groot deel van de oevers van de Oude Wetering, Woudwetering en Heimanswetering tussen Leimuiden en Alphen aan de Rijn zijn aan vervanging toe. Deze oevers zijn in slechte staat. De provincie Zuid-Holland gaat de damwandconstructie langs de oevers vervangen of verhogen, zodat de oevers straks weer langdurig meekunnen. De provincie Zuid-Holland is op dit moment bezig met de voorbereidingen van dit project. Een ingenieursbureau is ingehuurd en voor de komende periode staan de onderzoeken gepland. Daarnaast zullen nog diverse overeenkomsten met oevereigenaren worden afgesloten. Deze voorbereidingen zijn inmiddels afgerond, zodat de werken in uitvoering kunnen komen. In Woubrugge liggen kabels en leidingen niet diep genoeg onder de Woudwetering voor een nieuwe, langere damwand. De kabels en leidingen moeten eerst dieper worden gelegd, voordat de nieuwe damwand geplaatst kan worden. Daarvoor is in september 2021 een gestuurde boring uitgevoerd. Deze werkzaamheden zijn door de aannemer succesvol afgerond.

### Vaarweg 7 Alphen aan de Rijn-Nieuwveen

#### Beschrijving

De vaarweg tussen Alphen aan de Rijn en Nieuwveen loopt via het Aarkanaal van de Oude Rijn naar de Amstel. De vaarweg is in beheer bij de provincie Zuid-Holland. Over deze vaarweg zijn 5 bruggen (minimale DVW van 10,00 m): Oranje Nassaubrug, Zegerbrug, Aardammerbrug, Papenbrug en Kattenbrug.

#### Maximale afmetingen schepen

L x B x D = 70 x 8,50 x 2,50 m  
CEMT-klasse (RV2020): III  
RWS-klasse (RV2020): M4

### Vaarweg 8 Alphen aan de Rijn-Woerden

#### Beschrijving

De vaarweg tussen Alphen aan de Rijn en Woerden loopt via de Oude Rijn. De vaarweg is in beheer bij de provincie Zuid-Holland. Over deze vaarweg zijn 6 beweegbare bruggen en er is één sluis (tot sluis Bodegraven minimale DVW 10,50 m en vanaf Sluis Bodegraven minimale DVW 5,60

m): Steekterbrug (H = 4.60 m, beoogde hoogte PZH nieuwe vaste brug 5,60 m, deze brug wordt komende jaren vervangen), Zwammerdamsebrug, Burgemeester Crolesbrug, Rijnbrug Bodegraven, en sluis Bodegraven (L = 40,00, W = 5,60 en D = 2,00 m) Broekvelderbrug en Tolbrug Nieuwerbrug.

### Maximale afmetingen schepen

- A.** Gedeelte Alphen aan de Rijn-Zwammerdam:  
L x B x D = 86 x 8,50 x 2,50 m  
CEMT-klasse (RV2020): III  
RWS-klasse (RV2020): M5
- B.** Gedeelte Zwammerdam-Sluis Bodegraven:  
L x B x D = 70 x 8,50 x 2,50 m  
CEMT-klasse (RV2020): III  
RWS-klasse (RV2020): M4
- C.** Gedeelte Sluis Bodegraven-Woerden:  
L x B x H = 38 x 5,50 x 1,90 m  
CEMT-klasse (RV2020): I  
RWS-klasse (RV2020): M1

### Actualiteit

De Steekterbrug moet vervangen worden. Het plan was om een beweegbare brug te realiseren, maar tijdens het uitwerken van het ontwerp voor de nieuwe Steekterbrug is gebleken, dat het vervangen en verbreden van de brug niet gerealiseerd kan worden binnen het beschikbare budget. Daarom is de lopende aanbesteding stopgezet en onderzoekt de provincie Zuid-Holland diverse mogelijkheden om de huidige brug te vervangen binnen de gegeven financiële kaders.

Uit een eerste verkenning is gebleken, dat een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5.40 meter het meest kansrijke alternatief is voor een beweegbare brug. Met deze doorvaarthoogte kunnen volgens de provincie ook lege binnenvaartschepen door het innemen van ballastwater de brug passeren. Daarbij lijkt de brug dan goed inpasbaar te zijn in de omgeving.

De huidige Steekterbrug blijft nog maximaal 5 jaar staan. Er wordt grondig onderzocht wat nodig is om de brug op veilige wijze langer te blijven gebruiken.

Het vervangen van een beweegbare brug door een (te) lage vaste brug is voor de binnenvaart een slechte zaak. Op deze klasse III vaarweg dient volgens de Richtlijnen Vaarwegen 2020 de doorvaarthoogte minimaal 6,60 m te zijn in plaats van de voorgestelde 5,40 m. Het voorstel om ballastwater in te nemen is ook niet voor alle schepen mogelijk. Dit is afhankelijk van de ladingsoort. Ook wordt op deze wijze de Oude Rijn richting Bodegraven "op slot" gezet bij voortgaande schaalvergroting van de binnenvaart. Bij een eventuele verruiming naar klasse IVa (zoals nu al op aansluitende vaarwegen naar Gouda en Oude Wetering) moet de doorvaarthoogte zelfs minimaal 7,00 m zijn. De conclusie is, dat dit in strijd is met het

provinciale beleid om het goederenvervoer over water te stimuleren.

## Vaarweg 9 Alphen aan de Rijn-Gouda

### Beschrijving

De vaarweg tussen Alphen aan den Rijn en Gouda loopt via het Gouwekanaal en de Gouwe. De vaarweg is in beheer bij de provincie Zuid-Holland.

Op deze vaarweg bevinden zich 9 bruggen (minimale DVW 14,00 m) en 1 sluis: Julianasluis (oude kolk: L = 110 m en B = 13,00 m; nieuwe kolk: L = 115 m en B = 14 m) met over beide kolken 2 bruggen, Spoorbrug Gouwe viersporig, Spoorbrug Gouwe enkelsporig, Coenecoopbrug, Amaliabrug, Hefbrug Waddinxveen, Hefbrug Boskoop, Gouwespoorbrug Alphen aan den Rijn en Hefbrug Gouwesluis.

### Maximale afmetingen schepen

- A.** Gouwe van Alphen aan den Rijn tot spoorbrug Gouda:  
L x B x D = 90 x 9,50 x 2,80 m  
CEMT-klasse (RV2020): IVa  
RWS-klasse (RV2020): M7
- B.** Gouwe van spoorbrug Gouda tot de Voorhaven:  
L x B x D = 95 x 11,00 x 2,80 m  
CEMT-klasse (RV2020): IVa  
RWS-klasse (RV2020): M7

### Hefbruggen Boskoop, Gouwesluis en Waddinxveen

Op 10 oktober 2019 is bij een inspectie geconstateerd, dat de hefbrug Boskoop constructief niet veilig was. De brug is toen per direct gestremd, waardoor hinder voor de scheepvaart en het wegverkeer ontstond. Bij de hefbrug Boskoop zijn in 2019 en 2020 uit constructieve overwegingen de beide heftorens versterkt. Ook heeft de brug grootonderhoud gehad en is het schilderwerk uitgevoerd.

De afgelopen periode zijn er ook extra inspecties uitgevoerd aan de twee andere hefbruggen over de Gouwe, in Alphen aan den Rijn en Waddinxveen. Uit de inspecties blijkt dat de bruggen op dit moment veilig zijn. Wel is extra onderhoud nodig, zodat de bruggen tot aan het planmatig onderhoud mee kunnen.

Binnen de provincie Zuid-Holland zijn de hefbruggen uitzonderlijke bouwwerken. De hefbruggen wijken sterk af van de andere beweegbare bruggen, omdat het monumentale en geklonken constructies zijn. Vanwege hun complexe constructie, formaat en hoogte moeten de hefbruggen vaker geïnspecteerd en onderhouden worden dan andere bruggen. Afgelopen zomer heeft er groot onderhoud aan de hefbrug Waddinxveen plaatsgevonden.



## Vaarweg 10 Gorinchem-Vianen (samen met afdeling Alblasserwaard van BLN-Schuttevaer)

### Beschrijving

De vaarweg tussen Gorinchem en Vianen loopt via het Merwedekanaal. De vaarweg is in beheer bij de provincie Zuid-Holland.

Op deze vaarweg bevinden zich 16 bruggen (minimale DVW 11,80 m) en 2 sluizen: Hoge brug (Vianen), Grote Sluis Vianen (L = 110 m en B = 11,80 m), Julianabrug, Brug A2 (vaste brug met doorvaarthoogte H = 7,50 m), Bolgerijensebrug, Brug A27 (vaste brug met doorvaarthoogte H = 7,80 m), Zwaanskuikenbrug, Meerkerksebrug, Bazelbrug, Spoorbrug Arkel, Rijksstraatwegbrug, Haarbrug, Spoorbrug Betuwelijn (vaste brug met doorvaarthoogte H = 7,50 m), Brug A15 (vaste brug met doorvaarthoogte H = 7,50 m), Algemene Begraafplaatsluis (L = 125 m en B = 12,00 m, sluis staat open), Concordiabrug, Korte Brug, Grote Merwedesluis (L = 120 m en B = 11,80 m) en Hoge Brug.

Vanaf Arkel kan ook via het Verbindingskanaal tussen het Merwedekanaal en de Linge (Zederikkanaal) gevaren worden (minimale DVW 8,00 m): Schotdeurensebrug, Arkelse Damsluis (L = 96 m en B = 8,00 m, sluis staat open), Brug in de Zuiderlingedijk (vaste brug met doorvaarthoogte H = 7,40 m), Spoorbrug Betuwelijn (vaste brug met doorvaarthoogte H = 7,40 m), Brug in de A15 (vaste brug met doorvaarthoogte H = 7,40 m), Lingebrug (Gorinchem, vaste brug met doorvaarthoogte H = 6,40 m), Gorinchemse kanaalsluis, brug over binnenhoofd (Gorinchem, keersluis, staat open) en Grote Merwedesluis.

### Maximale afmetingen schepen

L x B x D = 110 x 11,50 x 2,80 m (koppilverbanden met ontheffing toegestaan 185 x 11,45 m)

CEMT-klasse (RV2020): Va

RWS-klasse (RV2020): M8

*Peter Wiersma, 4 maart 2022*

KONINKLIJKE  
**BLN-SCHUTTEVAER**

