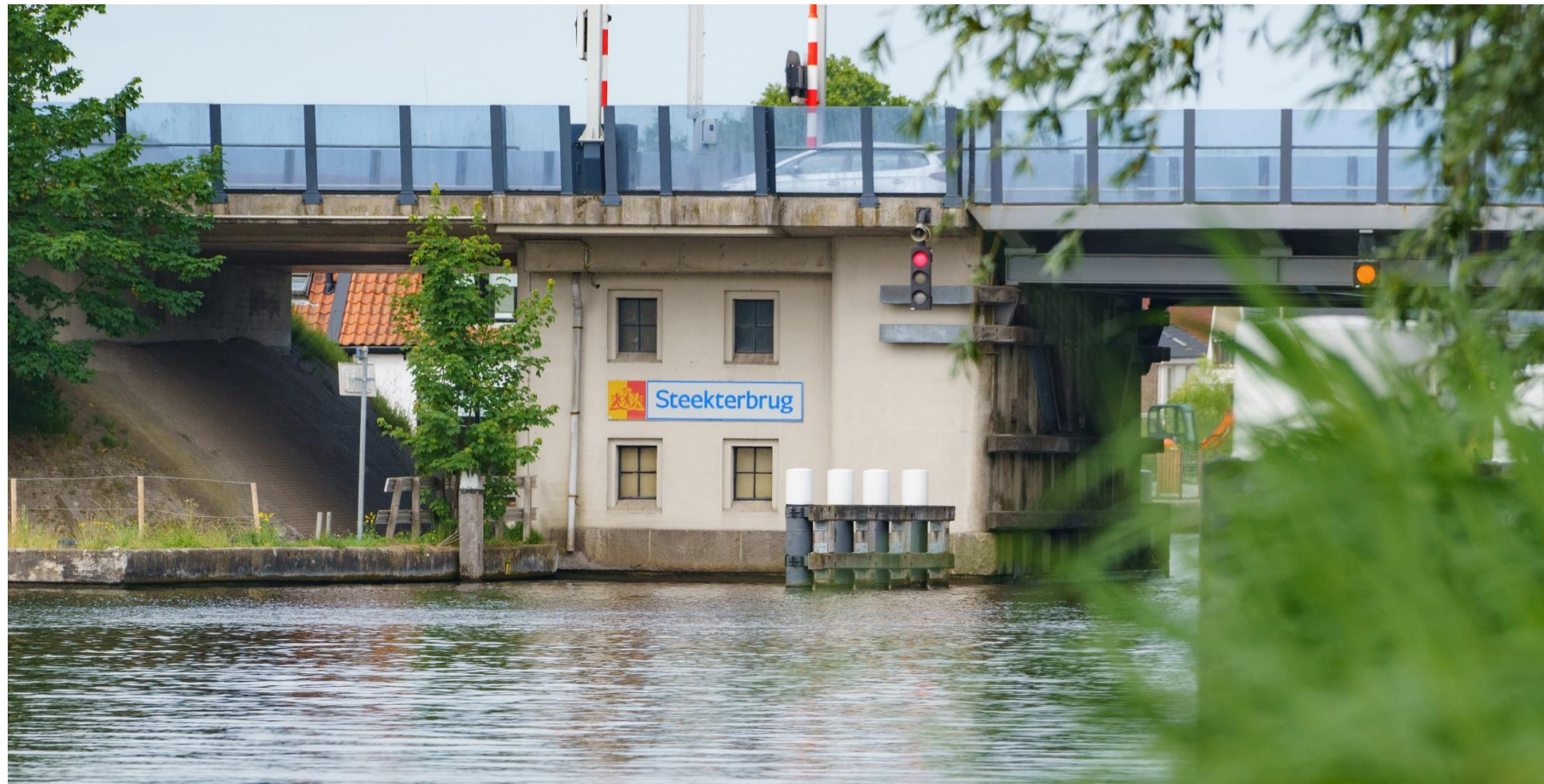


Verkenning vaste Steekterbrug van 5.4 meter.

Resultaten beleidsmatige/procedurele spoor en overleggen met de omgeving.



Inhoudsopgave

Inleiding	3
1. De vaarweg	4
2. De gebruikers – gevolgen vaste Steekterbrug.....	6
2.1 Gebruik van de Steekterbrug in cijfers	6
2.2 Beroepsvaart ten oosten van de Steekterbrug	8
2.3 Recreatievaart	11
2.4 Woonarken	15
3. Bewoners rondom de Steekterbrug	16
4. Beleid van de vaarweg.....	17
5. Procedures.....	20
5.1 Bestemmingsplan en M.E.R.....	20
5.2 Richtlijn vaarwegen van RWS	20

Inleiding

De Steekterbrug, een beweegbare brug in de N207 over de Oude Rijn, is aan het einde van zijn technische levensduur en dient vervangen te worden. Daarom is in december 2017 een uitvoeringsbesluit genomen voor de vervanging van de brug die voorziet in een beweegbaar deel en een verbreding voor een toekomstige gemeentelijke centrumring.

In navolging op het uitvoeringsbesluit is een aanbesteding gestart. Tijdens het aanbestedingstraject is in gezamenlijkheid met de aannemer vastgesteld dat het werk niet gerealiseerd kan worden binnen het beschikbare budget. Ook na een second opinion bij Ingenieursbureau Rotterdam, diverse werksessies met de aannemer en aanvullende analyses is geconcludeerd dat de kosten voor het vervangen en verbreden van de beweegbare brug ca.1,5 keer hoger waren dan het beschikbare budget. .

Er zijn verschillende oplossingsrichtingen in kaart gebracht als alternatief voor een beweegbare brug. Uit deze globale verkenning is een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5.40 meter naar voren gekomen als het meest kansrijke alternatief. Voor het alternatief is het kader gesteld dat hij goed ingepast kan worden in de omgeving en dat bedrijven achter de Steekterbrug hun activiteiten voort kunnen zetten. Hierover zijn de Staten bij brief d.d. met kenmerk PZH-2021-787373118 geïnformeerd en voorgesteld is de Steekterbrug als vaste brug op 5.4 meter als alternatieve oplossingsrichting verder uit te werken via drie sporen:

- Beleidsmatig/procedureel: Analyse van de inpasbaarheid van een vaste brug in het brede provinciale en gemeentelijke beleid en in de ambities die er voor het gebied zijn. Ook wordt, mede in samenwerking met de gemeente, in kaart gebracht of en welke procedures benodigd zijn bij een wijziging van de scope.
- Omgeving: Overleg met de omwonenden, omliggende bedrijven en watergebonden bedrijven aan de Oude Rijn over de consequenties van een vaste

brug. Waar nodig wordt naar maatwerkoplossingen gezocht.

- Techniek: Opstellen van een technisch en ruimtelijk ontwerp voor een vaste brug, inclusief bijbehorende kostenraming.

In dit memo treft u de resultaten van het beleidsmatige/ procedurele spoor en de gesprekken met de omgeving. Naar verwachting zijn in oktober 2022 het ontwerp en bijbehorende raming gereed, op basis waarvan een aangepast uitvoeringsbesluit aan u zal worden voorgelegd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 wordt de inrichting van de vaarweg en omliggende vaarwegen inzichtelijk gemaakt,

In hoofdstuk 2 is het gebruik van de vaarweg in cijfers terug te vinden. Daarnaast geeft het hoofdstuk inzicht in de bedrijven, recreanten en woonarken die gebruik maken van de vaarweg en wat de (financiële) consequenties voor deze partijen zijn, indien de beweegbare brug wordt vervangen door een vaste brug. Hiertoe heeft SAOZ (Stichting Adviesbureau Onroerende Zaken) een risicoanalyse nadeelcompensatie uitgevoerd indien de Steekterbrug wordt vervangen door een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5.4 meter. Ook zijn diverse gesprekken gevoerd met bedrijven in de omgeving. In dit hoofdstuk wordt tevens inzicht gegeven in de nautische gevolgen van een vaste brug van 5.4 meter.

In hoofdstuk 3 wordt ingezoomd op de bewoners rondom de Steekterbrug.

In hoofdstuk 4 staat beschreven in welke mate een vaste Steekterbrug inpasbaar is in het provinciale beleid en in de ambities die er voor het gebied zijn

Hoofdstuk 5 geeft een overzicht van de benodigde procedures wanneer besloten wordt tot een vaste brug van 5.4 meter.

1. De vaarweg

De Steekterbrug is onderdeel van de N207 en ligt over de Oude Rijn. Afbeelding 1 geeft een overzicht van de vaarwegen en vaarwegklassen in de omgeving van de Steekterbrug. Tevens zijn de aanwezige bruggen en sluisen aan de oostzijde van de Steekterbrug in beeld gebracht.



Afbeelding 1. Vaarwegen rondom de Steekterbrug / bruggen aan de oostzijde van de Steekterbrug

De Oude Rijn is vanuit het Rijn-Schiekanaal tot voorbij Zwammerdam een CEMT III/ IV vaarweg zonder vaste kunstwerken. Ten zuiden van Zwammerdam, bij Ioswal Kerkweg, gaat de Oude Rijn over in een CEMT I vaarweg. Komende vanuit de Steekterbrug beperkt de Rijnbrug de vaarweg met zijn doorvaartbreedte van 5.6 meter. De Steekterbrug zelf heeft een doorvaartbreedte van 11.5 meter. In Woerden wordt de vaarweg zeer beperkt door de Burgemeester H.H.C. Vosbrug, een vaste brug met een hoogte van slechts 1.7 meter.

Net ten westen van de Steekterbrug kruist de Oude Rijn het Aarkanaal en de Gouwe.

De Oude Rijn is een ontsluitingsroute voor staande masten (recreatievaart) op grond van het Basis Recreatie Toervaartnet (BRTN) tussen Alphen aan den Rijn en Woerden.

2. De gebruikers – gevolgen vaste Steekterbrug

De Oude Rijn ten oosten van de Steekterbrug wordt gebruikt door beroepsvaart, recreatievaart en bewoning (woonboten).

2.1 Gebruik van de Steekterbrug in cijfers

In onderstaande tabel is het aantal brugopeningen per maand te zien in de afgelopen jaren van de Steekterbrug. Hieruit valt op te maken dat over deze jaren geen duidelijke toe- of afname van het aantal brugopeningen zichtbaar is. Met een gemiddeld aantal brugopeningen van een kleine 700 per jaar (zo'n 13 per week) is dit gedeelte van de Oude Rijn relatief rustig. Ter vergelijking is in de onderste tabel

het totaal aantal brugopeningen per jaar weergegeven van twee bruggen op de Delftse Schie, tevens een CEMT III vaarweg. De Kandelaarbrug heeft een doorvaarthoogte van 4.20 meter, de Kruithuisbrug heeft een doorvaarthoogte van 5.50 meter.

Aantal Openingen per jaar Steekterbrug	Januari	Februari	Maart	April	Mei	Juni	Juli	Augustus	September	Oktober	November	December	Totaal
2014	64	50	66	78	68	61	77	46	66	33	42	25	676
2015	21	53	121	66	77	114	112	37	104	118	63	27	913
2016	40	49	48	42	56	59	54	67	60	55	73	32	635
2017	26	51	45	50	78	60	90	85	107	131	119	39	881
2018	44	42	33	65	98	70	54	56	47	75	78	49	711
2019	64	23	41	48	86	80	51	36	44	30	27	43	573
2020	47	32		44	55	27	53	51	42	41	22	44	468*
2021	32	34	38	68	36	35	56	46	37	35	40	24	481

* De data van 2020 is niet compleet, maar komt naar schatting net boven de 500 openingen uit, uitgaande van 40 openingen in maart.

Aantal brugopeningen per jaar	2018	2019	2020
Kandelaarbrug	4091	3881	4309
Kruithuisbrug	1155	1011	1449

Naast de brugopeningen is er ook data beschikbaar over het gebruik van de vaarweg de afgelopen jaren. Deze informatie komt uit het BSNIS systeem van Rijkswaterstaat. In onderstaande tabel is zichtbaar hoeveel ton er vervoerd is door

de binnenvaart langs de Steekterbrug. Hierin is te zien dat het totaal aantal passages door binnenvaartschepen en bijbehorende tonnages de afgelopen jaren een dalende trend laat zien.

Jaar	Steekterbrug, brug	Binnenvaart*	Recreatievaart**
2020	Aantal passages leeg	126	24
	Totaal aantal passages	276	24
	Totaal vervoerd gewicht VE (ton)	107.773	
2019	Aantal passages leeg	208	17
	Totaal aantal passages	324	17
	Totaal vervoerd gewicht VE (ton)	87.063	
2018	Aantal passages leeg	337	102
	Totaal aantal passages	510	102
	Totaal vervoerd gewicht VE (ton)	128.073	
2017	Aantal passages leeg	342	165
	Totaal aantal passages	542	165
	Totaal vervoerd gewicht VE (ton)	164.128	
2016	Aantal passages leeg	295	126
	Totaal aantal passages	478	126
	Totaal vervoerd gewicht VE (ton)	133,208	
2015	Aantal passages leeg	423	165
	Totaal aantal passages	728	165
	Totaal vervoerd gewicht VE (ton)	235,446	

**N.B: De tellingen van recreatievaart uit BSNIS zijn niet volledig. Uitsluitend recreatievaart voorzien van AIS-systeem wordt geteld. Veel recreatievaart gebruikt geen AIS.

Conclusie

Met een gemiddeld aantal brugopeningen van een kleine 700 per jaar (zo'n 13 per week) is de Oude Rijn ten oosten van de Steekterbrug relatief rustig.

2.2 Beroepsvaart ten oosten van de Steekterbrug

Langs de Oude Rijn, ten oosten van de Steekterbrug, zijn momenteel verschillende bedrijven gevestigd met een loswal of aanlegmogelijkheid zoals weergegeven in afbeelding 2. De vaarweg wordt tevens gebruikt door rederijen.



Afbeelding 2: overzicht van aanwezige bedrijven met loswal of aanlegmogelijkheid langs de Oude Rijn ten oosten van de Steekterbrug.

Algemene gevolgen vaste brug van 5.4 meter

De bedrijven in afbeelding 2 zijn gelegen aan het CEMT-III klasse gedeelte van de Oude Rijn. Dat houdt in dat transport plaatsvindt met schepen van maximaal deze klasse. Bedrijven maken daarbij gebruik van twee type schepen: beunschepen, (voor transport van zwaar materiaal zoals zand en grind) en droge lading schepen (voor relatief licht materiaal zoals lava).

Uit de eerdere verkenning naar verschillende oplossingsrichtingen is een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5.40 meter naar voren gekomen als het meest kansrijke alternatief. Voor het alternatief is het kader gesteld dat hij goed ingepast kan worden in de omgeving en dat bedrijven achter de Steekterbrug hun activiteiten voort kunnen zetten. Voor CEMT-III klasse schepen is het dan noodzakelijk ballastwater te zetten, wanneer ze ongeladen de vaste Steekterbrug willen passeren.

Ballasten – mogelijkheden per type schip

CEMT-III beunschepen, gebruikt voor het vervoer van zand en grind, hebben in de regel goede mogelijkheden tot het zetten van ballastwater. Nagenoeg alle schepen uit deze vloot zullen de brug kunnen passeren. Eventueel zijn hiervoor per schip investeringen nodig voor een grotere ballastpomp of overzakkbare stuurhut.

Naast een eventuele investering, vergroot het zetten van ballastwater de operationele kosten: Het innemen en lozen van ballastwater kost tijd. Daarbij is het brandstofverbruik hoger bij een geladen dan een ongeladen schip en gaat de vaarsnelheid omlaag.

Droge lading schepen uit de CEMT-III klasse zijn in vergelijking met CEMT-III klasse beunschepen beperkter in staat ballastwater te zetten. Soortgelijke schepen uit de CEMT-IV klasse bezitten betere mogelijkheden om te ballasten.

(Onderbouwing in cijfers is niet beschikbaar.)

Beunschepen hebben in vergelijking met droge ladingschepen een kleiner laadruim. Hierdoor is het voor bedrijven economisch niet rendabel lichtere materialen in een beunschip te vervoeren.

Ballasten - nautische aspecten

Een schip dat ballastwater heeft gezet, ligt naar achteren geheld. Daardoor is de dode hoek van het schip groter en is investering in een camerasysteem op het schip wenselijk. Zonder camerasysteem is een geballast schip bij de Steekterbrug aangewezen op aanwijzingen vanuit bediencentrale Steekterpoort.

Varen met ballast vraagt ook door de beweging van het water in het ruim grotere oplettendheid van de schippers bij versnelling, vertraging of koerswijziging van het schip. Het water beweegt in tegengestelde richting, waardoor de bestuurbaarheid van een schip afneemt. Bij de uitwerking van het ontwerp van de vaste brug is het uitgangspunt om geen middenpijler in het water te positioneren, waarmee deze afname in bestuurbaarheid wordt gemitigeerd.

Gevolgen vaste brug van 5.4 meter voor bedrijven in de omgeving van de Steekterbrug

Om uit te wijzen wat de bedrijfsspecifieke gevolgen zijn, zijn naast de risicoanalyse door SAOZ gesprekken gevoerd met zeven relevante bedrijven achter de Steekterbrug evenals met twee rederijen die gebruik maken van de Oude Rijn en een overslagterminal.

Voor het grootste deel van de bedrijven heeft een vaste Steekterbrug geen tot minimale gevolgen. Een deel van de bedrijven maakt geen tot nauwelijks gebruik van de vaarweg. Voor enkele andere bedrijven geldt dat de totale of nagenoeg totale vloot een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5.4 meter kan passeren. Er zijn twee bedrijven met een loswal/aanlegmogelijkheid aan de Oude Rijn bij wie schade wordt verwacht.

Voor één van deze bedrijven lijkt een rendabele exploitatie van de bedrijfsvoering niet meer mogelijk wanneer besloten wordt tot een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5.4 meter bij gelijkblijvend kader. (Een mogelijke oplossing volgt onder 'Maatwerk'.) Dit in verband met de noodzakelijke inzet van droge lading schepen. Daarom is bij het berekenen van de schade uitgegaan van liquidatie dan wel verplaatsing van dit bedrijf.

Het totale schaderisico voor beide bedrijven wordt ingeschat op **€ 411.000 met daarnaast de PM-post liquidatiekosten**. Deze liquidatiekosten bestaan onder andere uit de liquidatieschade inventaris en productiemiddelen, de kosten voor het beëindiging van arbeidscontracten en belastingschade. Het berekenen van dergelijke liquidatieschade is uitsluitend mogelijk aan de hand van de financiële administratie van de benadeelde(n).

Maatwerk

Het verlenen van een bedrijfsgebonden ontheffing voor het varen met CEMT-IV schepen biedt een mogelijke oplossing voor het in stand kunnen houden van de bedrijfsvoering, al dan niet gepaard met een beperkte toename in de doorvaarthoogte en/of de vaarwegdiepte. Hier wordt nader over gesproken met het bedrijf. Deze gesprekken lopen in goede sfeer, maar zijn nog niet afgerond.

Koninklijke Binnenvaart Nederland

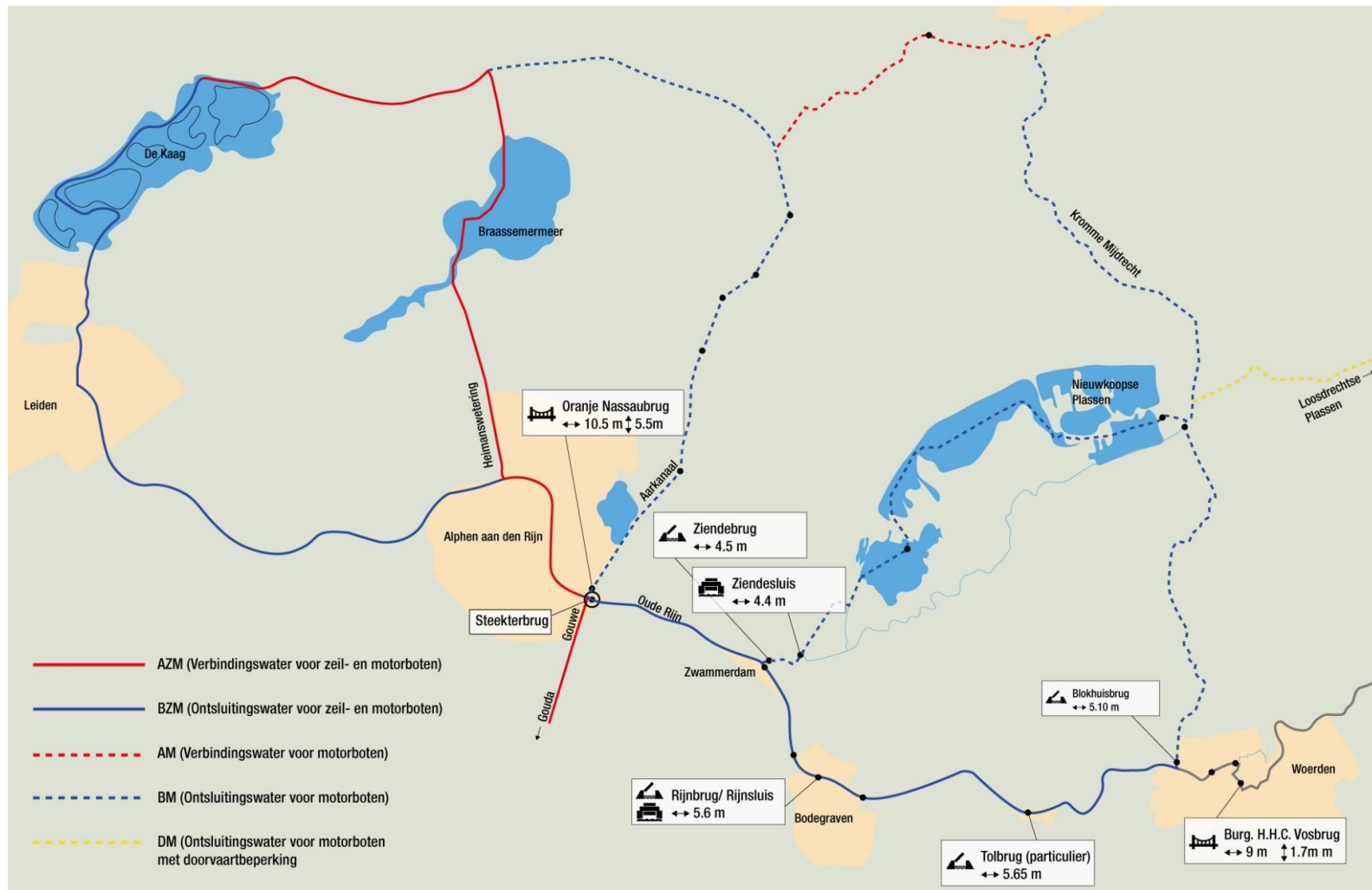
Brancheorganisatie Koninklijke Binnenvaart NL heeft als belangenbehartiger voor alle sectoren in de binnenvaart zijn zorgen geuit over de beperkingen die een vaste brug op een doorvaarthoogte van 5.4 meter met zich meebrengt en heeft de provincie verzocht zich te houden aan de in de richtlijn vaarwegen gestelde doorvaarthoogte van 6.6 meter voor CEMT-III klasse vaarwegen.

Conclusie

Met het zetten van ballastwater kan een vaste Steekterbrug met een doorvaarthoogte van 5.4 meter gepasseerd worden door schepen uit de CEMT-III klasse. Het zetten van en het varen met ballastwater is echter voor vaste lading schepen uit de CEMT-III klasse beperkter mogelijk dan voor beunschepen uit de CEMT-III klasse. Dit heeft als gevolg dat voor een van de bedrijven achter de Steekterbrug bij verlaging van de doorvaarthoogte naar 5.4 meter een rendabele exploitatie van de bedrijfsvoering niet meer mogelijk lijkt te zijn.

Het verlenen van een bedrijfsgebonden ontheffing voor het varen met CEMT-IV schepen biedt een mogelijke oplossing voor het in stand kunnen houden van de bedrijfsvoering, al dan niet gepaard met een beperkte toename in de doorvaarthoogte. De vaarwegbreedte ter plaatse voldoet aan de maatvoering voor CEM-IV klasse schepen. Hier wordt nader over gesproken met het bedrijf. Deze gesprekken lopen in goede sfeer, maar zijn nog niet afgerond.

2.3 Recreatievaart



Afbeelding 3: Overzicht classificatie vaarwegen conform BRTN in de omgeving van de Steekterbrug

Oude Rijn als onderdeel van het BRTN

Afbeelding 3 geeft een weergave van het landelijke basisrecreatietoernaartnet (BRTN) in de omgeving van de Steekterbrug. Stichting Waterrecreatie Nederland heeft deze kaart in opdracht van provincies en het ministerie van I&M opgesteld als onderdeel van de bestuurlijke afspraken en de Basisvisie Recreatietoernaart 2020-2025. De bestuurlijke afspraken en de Basisvisie bieden voor de periode 2020-2025 een kader voor landelijke, regionale en lokale besluitvorming en investeringen op het gebied van recreatietoernaart. De provincie Zuid-Holland is door het ondertekenen van deze bestuurlijke afspraken de inspanningsverplichting aangegaan om het Zuid-Hollandse deel van het toernaartnet te behouden en waar mogelijk te verbeteren.

In afbeelding 3 is te zien dat de Oude Rijn ten oosten van de Steekterbrug tot aan de Grecht bij Woerden een BZM vaarweg is: ontsluitingswater voor zeil- en motorboten. Deze vaarweg is geclassificeerd voor schepen met een masthoogte van 30 meter en een diepgang van 1,9 meter. Een vaste Steekterbrug wijkt daarmee af van de Basisvisie Recreatietoernaart. Een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5.4 meter zal voor motorjachten geen belemmering opleveren.

Toekomstvisie BRTN

In de Basisvisie recreatietoernaart 2020 t/m 2025 is de ambitie uitgesproken de Leidsche Rijn ten oosten van Woerden op lange termijn (na 2025) bevaarbaar te maken voor DM niveau. Dat wil zeggen minimaal bevaarbaar voor motorboten met een hoogte van 2,4 meter. Een vaste Steekterbrug leidt hierbij niet tot een beperking.

Oude Rijn als route voor zeilschepen

De Oude Rijn maakt ten oosten van de Steekterbrug geen onderdeel uit van de Staande Mastroute tussen Breskens en Delfszijl. De Oude Rijn is hier in het landelijke toernaartnet wel aangewezen als ontsluitingswater voor staande masten. Na Woerden bevinden zich, conform het BRTN, geen vaarwegen die geclassificeerd zijn voor staande masten. Het Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, vaarwegbeheerder van de Grecht, heeft aangegeven dat in praktijk de Grecht, beschouwd wordt als vaarweg geschikt voor een staande mast. Een vaste Steekterbrug levert daarmee een belemmering voor de Grecht.

Nieuwkoopse Plassen

De Nieuwkoopse Plassen bestaan uit meerdere plassen, moerassen en smalle slootjes. Het gebied leent zich dan ook in het bijzonder voor kleinere (fluister)bootjes. Rondom de Nieuwkoopse Plassen bevinden zich enkele zeilscholen die zeillessen aanbieden op kleinere zeilschepen met een strijkbare mast. De plassen lenen zich niet goed voor grotere zeilboten. Het Gebruikersbelang Plassengebied Nieuwkoop, geeft aan dat het gebied incidenteel (een enkele keer per jaar) bezocht wordt door grotere zeilschepen voor een weekje vakantie aan de Nieuwkoopse Plassen. Gezien de benodigde inspanning voor het strijken van de mast, zullen deze bezoeken naar verwachting met een vaste Steekterbrug niet meer plaatsvinden.

Havendagen Woerden

De jaarlijks georganiseerde Woerdense Havendagen trekken met name historische sleepboten en opduwers. Vanuit de gemeente Woerden is aangegeven dat een vaste brug van 5.4 meter voor dit varend erfgoed in de regel geen belemmering vormt.

Jachthavens

Ten oosten van de Steekterbrug bevinden zich de jachthaven van watersportvereniging 'de Greft' en de ligplaatsen van watersportvereniging 'Den Ouden Rhijn'. Jachthaven 'de Greft' biedt ruimte aan ca. 110 boten. Zo'n 10% van deze schepen betreft zeilschepen. Een deel van deze schepen is in staat zijn mast te strijken, voor een deel is dit niet mogelijk. De jachthaven wordt door deze doelgroep gebruikt om via de Oude Rijn de Staande Mastroute te bereiken. Met een vaste Steekterbrug is dat niet meer mogelijk. Voor deze doelgroep is dan ook het verzoek de Steekterbrug beweegbaar te houden.

Mede gezien de groeiende populariteit van ligplaatsen, acht SAOZ het niet aannemelijk dat, mocht er toch enige schade ontstaan bij jachthavens, deze het normaal maatschappelijk risico zal overstijgen.

Particuliere ligplaatsen

In de Oude Rijn liggen ruim honderd vergunde ligplaatsen. Onbekend is het aandeel zeilboten met een al dan niet strijkbare mast. Op basis van een visuele schouw wordt het aantal zeilschepen achter de Steekterbrug ingeschat op 4. De houders van de vergunningen hebben recent een brief ontvangen over de lopende verkenning naar een vaste brug, met de vraag of zij eventuele beperkingen die een vaste brug voor hen met zich mee zou brengen aan de provincie kenbaar zouden willen maken. Tot op heden zijn hierop geen reacties ontvangen.

SAOZ heeft in zijn risicoanalyse gesteld dat in zijn algemeen wordt aanvaard dat eventuele hinder en overlast voor particulieren tot het normaal maatschappelijk risico van de particulier behoren. Dit betekent dat particulieren in de regel geen succesvol beroep kunnen doen op een vergoeding kostenschade op basis van het stelsel van nadeelcompensatie.

Recente investeringen

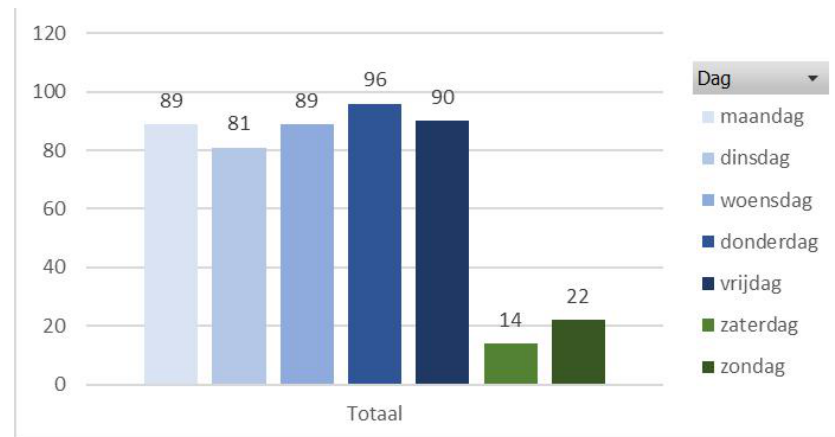
Er is bekeken of recente investeringen in de watergebonden infra teniet worden gedaan wanneer besloten wordt tot een vaste Steekterbrug van 5.4 meter hoogte. Hieruit is een aantal investeringen naar voren gekomen.

In Woerden zijn onlangs twee beweegbare bruggen gerenoveerd: De Blokhuisbrug (doorvaarhoogte 1 m) en de Rozenbrug (doorvaarhoogte 1.7 m). Beide bruggen zijn beweegbaar gebleven. Tevens wordt in Woerden een extra oeververbinding gerealiseerd: De Rembrandtbrug. De brug heeft een beoogde doorvaarhoogte van 1.5 meter en wordt beweegbaar gemaakt. Woerden blijft met een vaste Steekterbrug bereikbaar voor schepen tot 5.4 meter. Het aandeel zeilschepen van de waterrecreanten dat de brug passeert is beperkt. (Zie ook p 14 'recreatievaart in cijfers') Hiermee lijkt het er niet op dat de investeringen voor deze beweegbare bruggen teniet worden gedaan bij een vaste Steekterbrug.

Voor schepen van de bruine vloot is op de Oude Rijn, tegenover Fort Wierickerschans, een aparte afmeervoorziening gemaakt. De bruine vloot is de professionele passagiersvaart (chartervaart) met traditionele zeilschepen in Nederland. Een vaste Steekterbrug beperkt de mogelijkheden voor de bruine vloot om de afmeervoorziening te bereiken. Alleen door het – indien mogelijk - strijken van de mast is de brug in dat geval te passeren. Het is de vraag of deze moeite genomen wordt.

Recreatievaart in cijfers

In onderstaande tabel is te zien hoe het totaal aantal brugopeningen van 2021 (481 stuks) verdeeld is over de dagen van de week. Op zondag vindt er geen beroepsvaart plaats op de Oude Rijn, op zaterdag zeer beperkt. In totaal is de Steekterbrug op zaterdag en zondagen 36 keer bediend in 2021. Uiteraard is aan te nemen dat van de doordeweekse brugopeningen ook (beperkt) een aantal toe te schrijven is aan zeilschepen.



Conclusie

De Oude Rijn ten oosten van de Steekterbrug tot aan de Grecht bij Woerden in het BRTN is opgenomen als BZM vaarweg: ontsluitingswater voor zeil- en motorboten. De vaarweg is hiermee geclassificeerd voor schepen met een masthoogte van 30 meter en een diepgang van 1,9 meter. Een vaste Steekterbrug met een doorvaarthoogte wijkt daarmee af van de Basisvisie Recreatietoervaart.. Een vaste

Steekterbrug maakt de vaarweg voor zeilboten onmogelijk (bij het ontbreken van een strijkinstallatie) of onaantrekkelijk (door te noodzaak de mast te strijken). Vanuit de belangenbehartigers uit de recreatievaart wordt dan ook het verzoek uitgesproken te kiezen voor een beweegbare brug. Naar schatting liggen er 15 zeilschepen achter de Oude Rijn, verdeeld over een jachthaven (11 stuks) en particuliere ligplaatsen (4 stuks).

Voor schepen van de bruine vloot is op de Oude Rijn, tegenover Fort Wierickerschans, een aparte afmeervoorziening gemaakt. Een vaste Steekterbrug beperkt de mogelijkheden voor de bruine vloot om de afmeervoorziening te bereiken. Alleen door het – indien mogelijk - strijken van de mast is de brug in dat geval te passeren. Het is de vraag of deze moeite genomen wordt.

Om inzicht te krijgen in het aantal zeilschepen dat de Steekterbrug jaarlijks passeert is het aantal brugopeningen op zaterdag en zondagen bekeken in 2021. In het weekend vindt geen tot nauwelijks beroepsvaart plaats, waarmee deze aantallen zijn toe te schrijven aan recreatievaart. In totaal is de Steekterbrug op zaterdag en zondagen 36 keer bediend in 2021.

Een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5.4 meter zal voor motorjachten geen belemmering opleveren. Op basis van het aantal openingen van de Steekterbrug zijn de gevolgen van een vaste Steekterbrug met een doorvaarthoogte van 5,4 meter voor de recreatievaart beperkt.

2.4 Woonarken

In Alphen aan den Rijn, Bodegraven en Woerden zijn ca. 30 woonarken gelegen in de Oude Rijn. Deze woonboten dienen mogelijk te Steekterbrug te passeren voor onderhoudswerkzaamheden.

Regels bestemmingsplannen

Het bestemmingsplan van Alphen aan den Rijn geeft geen maximale hoogtebepaling voor woonarken. In de bouwregels van de bestemmingsplannen van Woerden en Bodegraven is gesteld dat de bouwhoogte van woonschepen maximaal 4 meter mag bedragen. Hiermee levert een vaste Steekterbrug van 5.4 meter in theorie geen beperking voor de woonbooteigenaren in Woerden en Bodegraven. Echter is niet uitgesloten dat vergunningen zijn verleend voor hogere woonschepen.

Inventarisatie woonarken

Een visuele schouw langs de verschillende woonarken gaf het beeld dat mogelijk één woonark, gelegen in Alphen aan den Rijn, een vaste Steekterbrug met een doorvaarthoogte van 5.4 meter niet meer zou kunnen passeren. De bewoners van de woonarken hebben allen eind juni een brief ontvangen over te lopende verkenning naar een vaste vraag en met de vraag of zij eventuele beperkingen aan de provincie kenbaar zouden willen maken. Tot op heden zijn geen reacties ontvangen.

Conclusie

Vanwege het uitblijven van een reactie van de aangeschreven woonbooteigenaren lijkt de kans dat een woonboot hoger is dan 5.4 meter verkleind.

3. Bewoners rondom de Steekterbrug

Bewoners rondom de Steekterbrug hebben in algemene zin aangegeven een voorstander te zijn van een vaste Steekterbrug. Met name het voordeel van een stiller brugdek (beton in plaats van staal) is een veelgehoord positief aspect.

De bewonersvereniging 'Onder de Hefbrug' verwacht dat met de geplande distributiecentra in de omgeving de verkeersdruk zal toenemen, waardoor er bij brugopening grote files zullen ontstaan. De bewonersvereniging is van mening dat een vaste brug zorgt voor een verbeterde verkeersdoorstroming (geen brugopeningen meer) wat de luchtkwaliteit ten goede zal komen.

Tijdens een tweetal informatiebijeenkomsten werden de eerste schetsen van een vaste brug positief ontvangen. Door het wegvallen van het midden steunpunt in het water en de basculekelder, krijgt de brug een veel opener uitstraling. Dit heeft een positief effect op de beleving van de brug.

Vanuit de bewoners aan de Gouwestraat, die langs het talud van de N207 wonen,

kwamen zorgen over een verhoogd talud en daarmee gepaard gaande visuele barrièrewerking. Het ontwerp wordt verder uitgewerkt, maar op dit moment lijkt deze extra hoogte zeer beperkt.

Gezien er geen contact is geweest met alle individuele bewoners rondom de Steekterbrug is niet uit te sluiten dat er ook bewoners zijn die een voorkeur hebben voor een beweegbare brug.

Conclusie

De bewoners hebben in contactmomenten in algemene zin te kennen gegeven voorstander te zijn van een vaste Steekterbrug. Gezien er niet met alle individuele bewoners rondom de Steekterbrug gesproken is, is niet uit te sluiten dat er ook bewoners zijn die de Steekterbrug liever beweegbaar zouden houden.

4. Beleid van de vaarweg

Netwerkanalyse

In de netwerkanalyse is het vaarwegtraject als volgt beschreven:

Het Programma Mobiliteit van de Omgevingsvisie geeft voor de Oude Rijn tussen Alphen en Utrecht aan dat de prioriteit komt te liggen bij de recreatievaart. Voor beroepsvaart is de CEMT-klasse III (M3) vastgesteld voor dit traject van Alphen tot aan Bodegraven (Loswal Kerkweg). Van Bodegraven tot aan Woerden is het CEMT-klasse I (M1).

De ambitie voor de Oude Rijn is als volgt vastgelegd in het gebiedsprofiel Gouwe Wiericke:

- Continuïteit van de Oude Rijnzone als gebied versterken door eenheid na te streven in de inrichting van de oevers.
- Er wordt respectvol omgegaan met het aanwezige cultuurhistorische en industriële erfgoed langs de Oude Rijn. Het erfgoed kan als inspiratiebron dienen voor nieuwe ontwikkelingen.
- Het contrast tussen de verdichte Oude Rijnzone en de landschappelijke zone langs de Hollandsche IJssel handhaven.
- De beleefbaarheid en toegankelijkheid van het water behouden en waar mogelijk versterken door het jaagpad te herstellen en eventueel nieuwe openbare paden te maken langs de oever.
- Openbare plekken aan het water behouden en waar mogelijk toevoegen; daarbij het groene karakter langs het jaagpad bewaren en versterken.

Provinciale belangen Mobiliteit

Binnen het Mobiliteitsbeleid wordt bij dergelijke verkenningen uitgegaan van maatwerk met betrokken partijen als het gaat over vervoer over water.

Het oostelijk deel van de Oude Rijn is voor de beroepsvaart van minder belang. Er is slechts een gering aantal bedrijven langs dit deel van de Oude Rijn wat gebruik maakt van het vervoer over water.

Wanneer uit de verkenning blijkt dat met een vaste brug van 5,40 meter de beroepsvaart langs de Oude Rijn, ten oosten van de Steekterbrug behouden kan blijven en dit gepaard gaat met beperkte extra kosten voor die bedrijven kan worden vastgesteld dat een vaste Steekterbrug, met een doorvaarthoogte van 5,40 meter geen belemmerende werking of raakvlakken heeft op provinciale ambities of belangen vanuit Mobiliteit.

Provinciale belangen Ruimte

Er is geen specifiek ruimtelijk beleid voor de oever van de Oude Rijn tussen Leiden en Bodegraven.

De Overslagterminal Alphen wordt niet belemmerd, want die scheepvaart is voornamelijk tussen Alphen en Rotterdam (en verder Moerdijk of Antwerpen) en gebruikt de Steekterbrug niet.

In het Alphense deel, met name ten oosten van Alphen vinden aan de zuidkant van de Oude Rijn op initiatief van initiatiefnemers/grondeigenaren diverse transformaties plaats van bedrijven naar woningbouw, de bedrijvigheid langs de Oude Rijn in het Alphense deel neemt af.

De gemeente Alphen aan den Rijn wil na 2030 in de Oude Rijnzone tussen Leiden en Alphen verder verstedelijken, maar dat betreft vooral het gebied tussen N11 en de Rijndijk en niet het deel langs het water, dat al verstedelijkt is. De provincie onderschrijft deze verdere verstedelijking maar deels. De provincie heeft daar wel de geplande bedrijventerreinen Groenendijk-Oost (Barrepolder) en Prinsenschouw in haar Omgevingsbeleid opgenomen. Indien deze verdere verstedelijking doorgang vindt zal dit weinig tot geen consequenties hebben voor de scheepvaart op de Oude Rijn, want deze geplande bedrijventerreinen zijn niet direct aan het water gelegen.

Conclusie:

Een vaste Steekterbrug, met een doorvaarthoogte van 5,40 meter heeft geen belemmerende werking of raakvlakken op provinciale ambities of belangen vanuit het ruimtelijke beleid.

Provinciale belangen Economie

De Oude Rijn tussen Alphen aan den Rijn en Bodegraven heeft momenteel een CEMT-klasse III. Wat inhoudt dat voor geladen CEMT-klasse III schepen een minimale doorvaarthoogte van 5,40 meter en voor ongeladen schepen van CEMT-klasse III een doorvaarthoogte van 6,60 meter nodig is.

Ten oosten van de Steekterbrug, bij Bodegraven, ligt momenteel een aannemersbedrijf met op- en overslag van zand en grind dat over de Oude Rijn wordt aangevoerd. Deze locatie wordt in de Herziening Omgevingsverordening 2021 opgenomen als watergebonden bedrijventerrein.

Vanuit provinciaal EZ-belang is het van belang de doorvaart voor CEMT-klasse III schepen mogelijk te houden zodat het huidige zand- en grindtransport op deze locatie behouden kan blijven.

Conclusie:

Hoofdstuk 2 van deze verkenning beschrijft de gevolgen voor de beroepsvaart ten oosten van de Steekterbrug bij een vaste brug met een doorvaarthoogte van 5,40 meter. Voor een van de bedrijven achter de Steekterbrug lijkt rendabele exploitatie van de bedrijfsvoering niet meer mogelijk wanneer de doorvaarthoogte van de Steekterbrug verlaagd wordt naar 5.4 meter. Echter lijkt de oplossing om CEMT-IV klasse schepen (onder vergunning voor het bedrijf) toe te staan kansrijk. De gesprekken hierover verlopen positief maar zijn nog niet afgerond. Wanneer deze oplossing haalbaar blijkt en daarmee het bedrijf zijn activiteiten kan voortzetten, kan worden geconcludeerd dat bij een vaste Steekterbrug, met een doorvaarthoogte van 5.4 meter, er geen Provinciale ambities of belangen vanuit economisch beleid worden belemmerd.

Reactie gemeenten

Uit gesprekken met de verantwoordelijk ambtenaren van de gemeenten Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk, Nieuwkoop, en Woerden is naar voren gekomen dat de gemeenten een voorkeur hebben voor een beweegbare brug. Echter tonen de gemeenten wel begrip voor het feit dat de vaste brug als alternatief wordt onderzocht.

De gemeente Alphen aan de Rijn heeft in een bestuurlijke brief aangegeven dat de vaste brug bespreekbaar is, mits er een gedegen afweging wordt gemaakt waarin de volgende punten een belangrijke rol spelen:

- Centrumring
- Recreatievaart
- Juridisch (bestemmingsplan)
- Bedrijvigheid
- Omgeving
- Beeldkwaliteit
- Communicatie
- Onderhoud bestaande brug

Al deze punten zijn onderdeel van de verkenning naar een vaste Steekterbrug.

De onderwerpen recreatievaart, bedrijvigheid, juridisch en omgeving zijn onderdeel van het memo dat voor u ligt.

Het ontwerp van de vaste brug houdt rekening met de toekomstige centrumring.

Daarbij is zoveel als mogelijk vastgehouden aan de uitgangspunten van het beeldkwaliteitsplan voor de beweegbare brug.

Om de bewoners te informeren over de stand van zaken en het voorlopige ontwerp van de Steekterbrug, is tot op heden tijdens de verkenning een tweetal bewonersbijeenkomst georganiseerd. Ook in het verdere verloop van de verkenning en besluitvormingsprocedure zullen de bewoners met regelmaat bijgepraat worden.

Reactie Waterrecreatie Nederland

Het uitgangspunt voor Waterrecreatie Nederland is 'houden wat je hebt'. Desalniettemin begrijpt Waterrecreatie Nederland dat de Oude Rijn achter de Steekterbrug geen doorgaande route is voor schepen met een staande mast.

Conclusie

Wanneer de bedrijven achter de Steekterbrug behouden kunnen blijven, worden met een vaste Steekterbrug met een doorvaarthoogte van 5,40 geen provinciale ambities of belangen belemmerd.

De gemeenten Alphen aan den Rijn, Bodegraven-Reeuwijk, Nieuwkoop en Woerden hebben te kennen gegeven een voorkeur te hebben voor een beweegbare Steekterbrug. Echter tonen de gemeenten wel begrip voor het feit dat de vaste brug als alternatief wordt onderzocht. Alphen aan de Rijn heeft bestuurlijk aangegeven dat, mits er een gedegen afweging wordt gemaakt, de vaste brug bespreekbaar is.

5. Procedures

5.1 Bestemmingsplan en M.E.R.

Het bestemmingsplan en de M.E.R. van de Steekterbrug zijn onherroepelijk vastgesteld. Het bestemmingsplan biedt ruimte aan een vaste Steekterbrug met een doorvaarhoogte van 5.4 meter, mits het ontwerp binnen de plangrenzen blijft van het bestemmingsplan. Er is op dit moment geen reden aan te nemen dat het niet mogelijk is een vaste brug te realiseren binnen de plangrenzen of de geldende algemene afwijkingsregels uit het bestemmingsplan.

5.2 Richtlijnen Vaarwegen van RWS

De Richtlijn Vaarwegen van Rijkswaterstaat schrijft voor dat op een CEMT-III klasse vaarweg bruggen een minimale doorvaarhoogte dienen te hebben van 6.6 meter. In de eerdere verkenning naar mogelijke alternatieven, is naar voren gekomen dat een vaste brug van 6.6 meter niet inpasbaar is in de omgeving. De provinciale vaarwegbeheerders hebben zich gebonden aan de Richtlijnen Vaarwegen. Bij een eventuele afwijking dienen zij intern verantwoording af te leggen. Het is van belang dat een afwijking goed gemotiveerd en gedocumenteerd wordt.