

**Formulier ten behoeve van het stellen van schriftelijke vragen als bedoeld in artikel 38, lid 1 van het Reglement van Orde Verenigde Vergadering Delfland**

**Formulering van de problematiek:**

Eén van de eisen gesteld bij de bouw van de spoortunnel te Delft door het Ontwikkelbedrijf Spoorzone Delft aan de aannemer was dat de hoofdvaarroute vanaf het Westland en Midden-Delfland via de Buitenwatersloot naar het Rijn-Schiekanaal, en daarmee de verbinding van dit gebied met Rotterdam, Den Haag, Leiden en verder, maar maximaal 6 maanden gestremd mag zijn, en dat dit in het winterseizoen dient te gebeuren.

Eind september 2010 maakte de bouwer van de spoortunnel in Delft echter bekend dat deze vaarweg door onvoorziene omstandigheden vanaf januari 2011 voor 34 maanden gestremd gaat zijn door de bouw van de tunnel zelf en aansluitend nog maximaal 21 maanden voor de bouw van een tijdelijke trambrug. Dat wil zeggen dat er via deze route geen scheepvaartverkeer mogelijk is vanuit Westland en Midden-Delfland tot het vaarseizoen van 2016. Hierdoor wordt een groot aantal watersporters jarenlang gedupeerd en ook beroepsvaart lijdt schade (o.a. rondvaartbootmaatschappijen uit Vlaardingen, Maassluis die Delft regelmatig aandoen voor huwelijkspartijen).<sup>1</sup>

De meest geschikte omvaarroute naar het Rijn-Schiekanaal (als men als uitgangspunt neemt dat men geen brughoogten wil aanpassen) is vanuit Schipluiden via de Groeneveldsche Watering, Zweth en Dulder naar de Kerstanjewetering. Deze route is voor schepen tot circa 1 meter 64 doorvaarthoogte geschikt, maar bevat 3 gevaarlijke haakse bochten, een aantal zichtbelemmerende obstakels op de wal en is op sommige plaatsen erg ondiep (plaatselijk minder dan 1 m). De verminderde diepte zorgt voor een verminderde bestuurbaarheid en daarmee afnemende veiligheid. Ook eindigt deze omvaarroute bij de boezemnoedkering aan het eind van de Kerstanjewetering in het Rijn-Schiekanaal, een gevaarlijke 'uitrit' met slecht zicht, waar daarnaast schepen schade tegen de onderzijde van de brug kunnen oplopen door de zuiging gevolgd door golven van hard voorbijvarende beroepsvaart. Daarnaast is hier voor schepen die via deze route op het Rijn-Schiekanaal zijn gekomen geen plaats om veilig aan te leggen voor het opbouwen van geklapte stuurhutten.

Aan deze route zou dan ook het een en ander gedaan moeten worden om hem daadwerkelijk geschikt te maken als omvaarroute. Naast het omvarende scheepvaartverkeer, is op deze route immers ook het reguliere (recreatie)scheepvaartverkeer aanwezig.

De watersportfederatie Westland en Midden-Delfland, de koepelorganisatie waar de watersportverenigingen in dit gebied bij aangesloten zijn, heeft tevergeefs aangedrongen op het verbeteren en veiliger maken door de tunnelbouwer van deze alternatieve route. Binnen het spoortunnelproject zijn hiervoor volgens de bouwer geen middelen beschikbaar. Wel zal de tunnelbouwer er bij de vaarwegbeheerder op aandringen de omvaarroute via de Kerstanjewetering te verbeteren.

Voor de afsluiting van de Buitenwatersloot is Delfland vergunningverlener.

In het nog immer vigerende provinciale recreatievaarwegenplan 1984 wordt de gehele alternatieve omvaarroute aangeduid als klasse D vaarweg. De eisen voor deze vaarwegen zijn een doorvaarthoogte van minimaal 1,50 m, doorvaartwijdte minimaal 3,50 m, vaarbreedte minimaal 9,00m en een diepte van minimaal 1,20 m.

Delfland is verantwoordelijk voor het baggeren en onderhouden van de vaarwegen die de omvaarroute zouden moeten vormen en voor de nautische veiligheid. De AWP Delfland is van mening, dat Delfland, vanwege de afsluiting van de hoofdvaarweg, moeten zorgen dat de alternatieve route voldoende veilig en op diepte is om de toename van het scheepvaartverkeer te kunnen verwerken. Het op leggerdiepte houden van deze vaarweg

<sup>1</sup> Volgens opgave van de 'brugbediening Vlaardingen', die de brug bij Den Hoorn bedienen, is het aantal schepen dat deze brug (Bolle Kickert) van 1 april tot 1 oktober 2010 passeerde 1.774, veelal geconcentreerd op mooie zomerse dagen in het weekend.

behoort al tot onze taken, maar het is volgens de AWP nu urgent om achterstallig baggerwerk uit te laten voeren. Wellicht kan het baggerwerk daarom tot dieper dan 1,20 m diepte uitgevoerd worden, zodat de komende jaren een volwaardig omvaaralternatief ontstaat. Daarnaast zijn maatregelen om de veiligheid te vergroten.

De kosten van dit extra baggerwerk en deze aanvullende veiligheidsmaatregelen dienen volgens de AWP Delfland echter niet ten laste van Delfland te komen, maar moeten verhaald worden op de veroorzaker van de afsluiting: Delft / de tunnelbouwer.

Daarom heeft de AWP Delfland de volgende vragen aan het college van D&H:

### **Vraagstelling:**

#### **1. Overleg:**

Er zijn diverse partijen betrokken bij de mogelijke oplossingen voor de geschetste problemen. Is Delfland als vaarwegbeheerder en vergunningverlener voor de afsluiting van de Buitenwatersloot, bereid als trekker tussen alle partijen op te treden om zo tot een oplossing voor de watersporters en beroepsvaart te komen?

*Delfland is geen vaarwegbeheerder van de Buitenwatersloot en geeft ook geen vergunning af voor de afsluiting. Daarom kan Delfland niet fungeren als trekker om oplossingen voor dit onderwerp te realiseren.*

#### **2. Vaardiepte:**

a) Wat is de leggerdiepte van de genoemde omvaarroute? (Groeneveldsche Watering, Zweth, Dulder en Kerstanjewetering).

b) Komen de reële dieptes van deze omvaarroute overeen met de leggerdiepte?

c) Komen de in de ANWB vaarkaart J (zie bijlage 1) aangegeven diepten van deze omvaarroute overeen met de Legger?

d) Is Delfland bereid het reguliere baggerwerk van de vaarwegen in de genoemde omvaarroute in de tijd naar voren te halen zodat tussen januari 2011 en 2016 deze route voldoende diep is?

e) Ziet Delfland mogelijkheden om de genoemde omvaarroute extra diep (d.w.z. tot dieper dan 1,20 m) te baggeren, zodat een volwaardige en veilige omvaarroute ontstaat?

#### *Antwoord*

a. *Vaardiepte beneden N.A.P. in m.*

*Groeneveldsche watering 1.95*

*Zweth 1.80*

*de Dulder 1.80*

*Kerstanjewetering 1.80.*

*Tussen de Kerstanje en de Dulder de Noordhoornsche Watering 1.80*

*N.B. Delflands boezempeil = N.A.P. -0,40 m*

b. *De dieptes van deze boezemkanalen voldoen aan de leggerdieptes. Deze watergangen zijn dus allemaal minstens 1.40 m tov schouwpeil diep. Bij het baggeren wordt de legger gehanteerd. Dat wil zeggen dat het middelste een derde van de watergang op deze diepte is gebracht. Aan de kanten van de watergang kan dit ondieper zijn. Er zal niet op een andere manier (dieper langs kanten) gebaggerd gaan worden, vanwege de stabiliteit van de oevers/kaden.*

c. *ja.*

d. *Nee, deze watergangen zijn recentelijk gebaggerd en zullen met een cyclus van 8 jaar zonodig gebaggerd worden.*

e. *Dieper dan de leggerdiepte worden watergangen nooit gebaggerd. De betreffende watergangen zijn reeds 1.40 m diep en voldoen daarmee aan het voorgeschreven leggerprofiel.*

#### **3. Nautische veiligheid:**

a) Is Delfland bereid o.a. onderstaande maatregelen te nemen om het gevaar door de haakse bochten en een aantal zichtbelemmerende obstakels in de omvaarroute op te

heffen?

a1- Haakse hoeken waar mogelijk beveiligen met spiegels; elders met het verplicht geven van geluidssignaal (borden plaatsen).

a2- Schippers zullen bij heulbruggen het hoogste punt zoeken door het midden te houden. Tegemoetkomende schepen kunnen elkaar daardoor niet passeren onder deze bruggen. Dit kan opgelost worden met een éénrichtingsvoorrangsregeling (borden plaatsen).

a3- Voorts zal de oeverbegroeiing langs de Dulder en een deel van de Kerstanjewetering zodanig moeten worden gesnoeid, dat uitzicht en passeren niet wordt belemmerd. Delfland kan hier handhaven (overhangend groen laten verwijderen).<sup>2</sup>

b) Bij de 'uitrit'-situatie bij de boezemnoodkering aan het eind van de Kerstanjewetering is het zicht voor uitvarende schepen erg slecht. Verder veroorzaakt snel varende beroepsvaart door zuiging verlaging van de waterspiegel, gevolgd door een golf die een verhoging van de waterspiegel teweegbrengt. Normaliter geen probleem, maar wel als de overdekte doorgang naar het Rijn-Schiekanaal bij de boezemnoodkering drukker bevaren gaat worden door grotere schepen. Schepen kunnen schade oplopen doordat ze tegen de onderkant van de doorgang gesmeten worden. Ook is geen veilige aanmeerplaats voor het opbouwen van geklapte stuurhutten. Omwille van de veiligheid bij het uitvaren en ter voorkoming van de grote golven, zou ter plaatse een lagere maximumsnelheid voor beroepsvaart op het Rijn-Schiekanaal moeten worden ingevoerd. Of een waarschuwingssysteem d.m.v. een elektronisch detectieoog dat de grote vaart detecteert en voor hun komst waarschuwt met een knipperlicht op de Kerstanjewetering.

Is Delfland bereid in overleg met de havendienst van Delft en de Provincie (vaarwegbeheerder Rijn-Schiekanaal) een regeling te treffen die de veiligheid zo goed mogelijk waarborgt?

*Antwoord*

*a1 Delfland is bereid o.a. maatregelen te nemen om een veilige en vlotte doorvaart te garanderen. Per locatie zal bezien moeten worden welke maatregel gewenst en meest effectief is.*

*a2 Per locatie zal bezien moeten worden welke maatregel gewenst en meest effectief is.*

*a3 Dit is juist en wordt met de schouw opgenomen.*

*b. Delfland is bereid in overleg te gaan over de voorgestelde maatregelen.*

#### **4. Vergunning stremming:**

a) Is de vergunning voor de stremming van de Buitenwatersloot al verleend?

b) Is Delfland bereid, als vergunningverlener voor de afsluiting van de Buitenwatersloot, in de vergunning aanvullende eisen te stellen t.b.v. het geschikt maken van een omvaarroute aan degene die de vaarweg wil afsluiten?

*Antwoord*

*a. Het besluit voor de stremming van de De Westvest is nog niet genomen. Dit wordt verwacht per 10 december 2010. Het besluit neemt Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland.*

*b. Delfland is niet het bevoegde gezag voor het nemen van een besluit inzake stremming voor die locatie. Delfland kan daarom geen aanvullende eisen stellen.*

#### **5. Kosten:**

---

<sup>2</sup> Zie voor een volledig overzicht van de benodigde maatregelen het rapport "Onderzoek vaarroute naar Midden-Delfland - Delftse Schie via Kerstanjewetering v.v." van de Watersportfederatie Westland en Midden-Delfland (Kenmerk: WWMD090803 route zk).

Is Delfland bereid, als vergunningverlener voor de afsluiting van de Buitenwatersloot, de meerkosten van het extra baggerwerk om voldoende diepte te creëren en overige maatregelen om van de omvaarroute een volwaardig alternatief te maken op de vergunningaanvrager van de afsluiting van de Buitenwatersloot te verhalen?

*Antwoord*

*Idem als 4b.*

Uiteraard geldt voor alle vragen, bij negatieve beantwoording, de vervolgvraag "En zo nee, waarom niet?"

ir. G.A. van der Wedden  
AWP Delfland

**Dit formulier per email richten aan de voorzitter van de Verenigde Vergadering van Delfland [mvanhaersmabuma@hhdelfland.nl](mailto:mvanhaersmabuma@hhdelfland.nl) met afschrift aan de griffier [hhoogweg@hhdelfland.nl](mailto:hhoogweg@hhdelfland.nl)**

**Datum en tijdstip ontvangst (in te vullen door de griffier):**

**8 november 2010 – 9.10 uur – DMS 918510**

