



Aan
de Hoofdingenieur-Directeur RWS Utrecht
Drs. I van der Hee

Contactpersoon

D.A. Klaver

Datum

20 juli 2006

Ons kenmerk

UT 2006/2830

Onderwerp

Ligplaatsenbeleid Gekanaliseerde Hollandsche IJssel

Doorkiesnummer

030 - 6026 308

Bijlage(n)

Uw kenmerk

Ligplaatsenbeleid Gekanaliseerde Hollandsche IJssel

De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Utrecht (HID) maakt namens de minister van Verkeer en Waterstaat bekend het ligplaatsenbeleid voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel. Het beleid geeft de door Rijkswaterstaat Utrecht te hanteren uitgangspunten aan voor het aanwijzen van ligplaatsen voor vaartuigen in de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel.

Bij het opstellen van Verkeersbesluiten op grond van de Scheepvaartverkeerswet en het Besluit inzake administratieve bepalingen inzake het scheepvaartverkeer en bij het verlenen van ontheffingen op grond van het Binnenvaartpolitiereglement zal het ligplaatsenbeleid in acht worden genomen.

Rijkswaterstaat is voornemens op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel drie soorten ligplaatsen aan te wijzen. Het betreft:

1. wachtplaatsen voor sluizen en bruggen;
2. tijdelijke ligplaatsen van maximaal 3 x 24 uur;
3. ligplaatsen waarvoor een ontheffing voor het permanent afmeren kan worden verleend.

Bij het aanwijzen van bovengenoemde ligplaatsen en het vaststellen van de Verkeersbesluiten zullen de volgende uitgangspunten worden gehanteerd.

Rijkswaterstaat Utrecht
Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein
Zoomstede 15 (gebouw IJsselzicht)

Telefoon (030) 600 95 00
Fax 030 - 2129687
E-mail juliette.wilt@dut.rws.minvenw.nl



1. Wachtplaatsen dienen te liggen in directe aansluiting op de desbetreffende sluis of brug.
2. Tijdelijke ligplaatsen van maximaal 3 x 24 uur zullen zoveel mogelijk in de nabijheid van voorzieningen (winkels en speciale voorzieningen als douches) worden aangewezen. Tijdelijke ligplaatsen van maximaal 3 x 24 uur worden aangeduid met de verkeerstekens E.7, F2 en F.3 van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement.
3. Voor het aanwijzen van locaties, waarvoor ontheffing kan worden verleend, gelden de volgende uitgangspunten:
 - binnen de bebouwde kom geldt:
 - o Er mag niet aan twee zijden van de vaarweg worden afgemeerd (ook niet als er aan de andere zijde een wachtplaats of 3x24-uurs ligplaats is);
 - o Er mag niet in bochten worden afgemeerd;
 - o De resterende vaarwegbreedte (na afmeren) mag in geen enkel geval minder dan 11 meter worden (éénstrooksprofiel zonder windtoeslag);
 - o Er mag over maximaal 200 meter een resterende vaarwegbreedte ontstaan welke smaller is dan 16-17 meter (krap profiel); de toegestane resterende vaarwegbreedte smaller dan 16 of 17 meter is afhankelijk van de windvangst ter plaatse;
 - o Tussen twee gedeelten van de vaarweg met een resterende breedte van minder dan 17 meter moet minimaal een gedeelte vaarweg aanwezig zijn van 150 m waar geen vaartuigen worden afgemeerd zodanig dat vaartuigen elkaar veilig kunnen passeren bij het afmeren aan dezelfde zijde van de vaarweg en 110 m in gevallen waar de vaartuigen aan verschillende zijden van de vaarweg afgemeerd worden;
 - o Voor gedeelten van de vaarweg met een breedte van minimaal 22 meter kan ontheffing worden verleend voor vaartuigen waarbij niet meer dan 5 meter uit de oever in beslag mag worden genomen;
 - o Voor locaties die direct aansluiten op een 3x24-uurs locatie kan ontheffing worden verleend voor vaartuigen waarbij niet meer dan 5 meter uit de oever in beslag mag worden genomen;
 - o Voor gedeelten van de vaarweg met een breedte die kleiner is dan 22 meter welke niet aansluiten op een 3x24-uurs locatie, kan ontheffing worden verleend voor vaartuigen met een breedte van maximaal 3 meter.
 - Buiten de bebouwde kom worden geen 3x24-uursligplaatsen en geen locaties waarvoor permanente ontheffing kan worden verleend aangewezen door middel van een verkeersbesluit.
 - Naast de bepalingen waarvan het reeds gebruikelijk is ze op te nemen in de te verlenen vergunningen wordt in ieder geval opgenomen dat:
 - vergunninghouders voor permanente ligplaatsen zelf verantwoordelijk zijn voor een deugdelijke verankering, zodat het vaartuig ook bij hoog en laag water geen schade krijgt dan wel veroorzaakt. Rijkswaterstaat is niet aansprakelijk voor eventuele schade die ontstaat door bijvoorbeeld hogere stroomsnelheden bij hoog water;



- bij hoog en laag water de vergunninghouder kan worden opgedragen het vaartuig binnen 48 uur weg te halen indien dit noodzakelijk is in het kader van de waterhuishouding. Indien direct gevaar kan ontstaan kan deze termijn worden verkort. Rijkswaterstaat is niet verantwoordelijk voor een alternatieve ligplaats.

Bij het opstellen van verkeersbesluiten en het verlenen van ontheffingen zal bovenstaand ligplaatsenbeleid in acht worden genomen. Verkeersbesluiten zullen per deel van de vaarweg worden genomen, zoveel mogelijk per gemeente.

Toelichting

Op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel is het ingevolge artikel 9.03, lid 1 juncto bijlage 14 sub a. van het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) verboden een ligplaats in te nemen dan wel te ankeren of te meren. Ingevolge artikel 9.03, lid 6 Bpr kan de bevoegde autoriteit, zijnde de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Utrecht, ontheffing verlenen van dit ligplaatsverbod. Ingevolge artikel 5 van de Scheepvaartverkeerswet neemt het bevoegd gezag, zijnde de minister van Verkeer en Waterstaat, besluiten met betrekking tot het aanbrengen of verwijderen van een verkeerstek.

Het doel van het ligplaatsenbeleid is het voorzien in een behoefte aan ligplaatsen op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel zonder dat daarbij de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in gevaar komt en/of er waterhuishoudkundige bezwaren optreden. Hierbij worden de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- Rijkswaterstaat (namens de minister van Verkeer en Waterstaat) heeft de bevoegdheid om een aantal plaatsen aan te wijzen waar het tijdelijk afmeren aan de oever is toegestaan en een aantal plaatsen aan te wijzen, waarvoor ontheffing kan worden verleend om permanent af te mogen meren. Bij het gebruiken van deze bevoegdheid baseert Rijkswaterstaat zich op de in de Scheepvaartverkeerswet genoemde belangen:
 - het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer;
 - het instandhouden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
 - het voorkomen of beperken van schade door scheepvaart aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen of werken gelegen in of over scheepvaartwegen.

Bij het vaststellen van locaties waar tijdelijk kan worden afgemeerd en waarvoor permanente ontheffing kan worden verleend zullen de 'Richtlijnen Vaarwegen 2005' (RVW 2005) als uitgangspunt worden gehanteerd. Daarbij wordt uitgegaan van een vaarwegbreedte die voldoet aan CEMT klasse I. De Minister van Verkeer en Waterstaat heeft bij besluit van 10 februari 2006, nr. RWS/SDG 2006/21059, de Richtlijnen Vaarwegen 2005 vastgesteld. Het besluit is op 14 februari 2006 gepubliceerd in de Staatscourant (Stb. 2006, 32). Deze richtlijnen worden in dit beleid gehanteerd om te bepalen wat de resterende vaarwegbreedte na afmeren dient te zijn. Er kunnen daarbij geen rechten worden ontleend voor andere kenmerken als vaarwegdiepte en



brughoogte. Klasse I houdt in dat het maatgevende vaartuig waarop de vaarweg moet zijn uitgelegd een vaartuig is met een lengte van 38,05 meter en een breedte van 5,05 meter.

De Gekanaliseerde Hollandsche IJssel is deels ingedeeld in Klasse I en deels in Klasse 0. Voor de vaststelling van het ligplaatsenbeleid zal als maatgevend vaartuig een vaartuig uit Klasse I worden gehanteerd. In artikel 9.02 juncto bijlage 13 van het Binnenvaartpolitiereglement is bepaald dat de toegestane afmetingen van schepen op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel 39 m lengte en 5,45 m breedte is, hetgeen vrijwel gelijk is aan een vaartuig in Klasse I.

De RVW 2005 maken voor de beroepsvaart onderscheid in drie profielen voor rechte vaarwegen, een normaal profiel, een krap profiel en een éénstrooksprofiel (zie tabel). Een krap profiel is op korte gedeelten van de vaarweg acceptabel bij een intensiteit van 5.000 tot 15.000 schepen per jaar. Voor een éénstrooksprofiel op korte gedeelten van de vaarweg wordt geen intensiteit genoemd. Het gewenste profiel is het normaal profiel, de vaarweg is echter op grote delen smaller, zeker binnen de bebouwde kom. Binnen de bebouwde kom is meestal van oorsprong sprake van een krap profiel. Bij het aanwijzen van tijdelijke en permanente ligplaatsen zal hier in verband met de dan resterende vaarwegbreedte een éénstrooksprofiel van toepassing zijn. Overeenkomstig de RVW 2005 is een éénstrooksprofiel in uitzonderlijke gevallen, waarin toepassing van het krappe profiel economisch niet te rechtvaardigen is, voor korte vaarwegvlakken met een lage verkeersintensiteit toegestaan. De Richtlijnen geven niet aan wanneer sprake is van uitzonderlijke gevallen en wat de maximale lengte van dergelijke vakken is. Ook de lengte van de vakken waarin vaartuigen elkaar kunnen passeren wordt niet genoemd. Dit betekent dat de vaarwegbeheerder zelf een keuze moet maken op basis van de nautische veiligheid. Uitgaande van de praktijkervaring is de maximale lengte van het éénstrooksprofiel vastgesteld op 200 meter. De minimale lengte van het vak waarin vaartuigen elkaar kunnen passeren is bepaald op bijna 4 maal de lengte van het maatgevende vaartuig bij het afmeren aan dezelfde zijde van de vaarweg (150 m) en bijna 3 maal de lengte van het maatgevende vaartuig bij het afmeren van vaartuigen aan beide zijden van de vaarweg (110 m).

Gezien de lage verkeersintensiteit van maatgevende schepen op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel (67 passages bij de Waaiersluis in 2005), kunnen onder bepaalde voorwaarden gedeelten van de vaarweg voor het innemen van ligplaatsen worden aangewezen, waar dit nautisch geen bezwaar oplevert. Rekening houdend met de zijwindtoeslag geven de RVW 2005 de gewenste breedtes aan bij de drie genoemde profielen. Hierbij moet worden opgemerkt dat in de RVW 2005 wordt aangegeven dat bij vaarwegen die over de gehele lengte beschut zijn door ingravingen, harde fysieke constructies of een doorgaande dichte begroeiing met geen of met een kleinere zijwindtoeslag volstaan kan worden. Gezien het feit dat zowel het krappe profiel en het éénstrooksprofiel in de bebouwde kom worden toegepast zal een beperkte windtoeslag worden aangehouden.



| | RVW 2005 | Wenselijk voor GHJ |
|-------------------|--|---|
| Normaal profiel | 20,4m + 2m zijwindtoeslag -> 22,4m | 23 meter |
| Krap profiel | 15,2m + 3m zijwindtoeslag -> 18,3 m | 16 tot 17 meter afhankelijk van windvangst ter plaatse |
| Éénstrooksprofiel | 10,2m -> 10,2 m | 11 meter |

Op rechte vaarwegvlakken voor alleen recreatievaart gaan de RVW 2005 niet uit van een éénstrooksprofiel. Bij een lage intensiteit kan wel een krap profiel worden toegepast. De richtlijnen geven aan dat tot 5000 passages per jaar van een krap profiel mag worden uitgegaan. Dit houdt een breedte van minimaal 17 meter in. Daarnaast kan het krappe profiel tot ongeveer 10.000 passages worden toegepast op korte trajecten en moeilijke passages binnen stedelijke bebouwing, waar verruiming op onoverkomelijke bezwaren stuit. Door de Waaiersluis in Gouda zijn in 2003, 2004 en 2005 respectievelijk 7.870, 7.577 en 8.029 passages van recreatievaart geweest.

Bij vaarwegvakken met gemengd verkeer worden in principe de richtlijnen voor de beroepsvaart aangehouden. Dit kan tot een intensiteit van ongeveer 30.000 passages van de beroepsvaart en 30.000 passages voor de pleziervaart. Dit is van toepassing op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel.

De RVW 2005 zijn met name geschreven voor het ontwerpen van vaarwegen. De Gekanaliseerde Hollandse IJssel is geen nieuw te ontwerpen kanaal. Er wordt in dit geval uitgegaan van minimaal een krap profiel voor Klasse I beroepsvaart op langere stukken en op korte stukken (maximaal 200 meter) van een éénstrooksprofiel. Gezien de lage intensiteit van de beroepsvaart is dit voor deze groep een aanvaardbaar profiel. Gezien de intensiteit van de recreatievaart is het wenselijk zoveel mogelijk uit te gaan van, afhankelijk van de windvangst ter plaatse, minimaal 16 tot 17 meter vaarwegbreedte welke vrijwel overeenkomt met het krappe profiel voor de beroepsvaart. Op de delen waar een éénstrooksprofiel wordt toegepast voor de beroepsvaart wordt niet aan de richtlijnen voor de recreatievaart voldaan. Bij het aanwijzen van deze locaties moet daarom rekening gehouden worden met de nautische veiligheid voor deze groep vaartuigen.

De tijdelijke ligplaatsen van maximaal 3 x 24 uur zijn bedoeld voor passanten en worden aangewezen in overleg met de betrokken gemeenten. Bij het aanwijzen van de tijdelijke ligplaatsen worden de uitgangspunten, die gelden voor locaties, waarvoor een permanente ontheffing kan worden verleend, zoveel mogelijk gevolgd. Het aanwijzen van tijdelijke locaties past in het Integraal Ontwikkelingsperspectief "Hollandse IJssel, meer dan water", die gezamenlijk is opgesteld door de betrokken provincies, gemeenten, het waterschap en Rijkswaterstaat Utrecht.

Buiten de bebouwde kom wordt eventuele ontheffingverlening individueel bekeken, waarbij naast de genoemde uitgangspunten, uit wordt gegaan van een minimale




resterende vaarwegbreedte van 23 meter (normaal profiel). Buiten de bebouwde kom geldt een hogere maximumsnelheid voor varen dan in de bebouwde kom. Gelet op de toegestane maximale vaarsnelheid is het wenselijk het aantal obstakels buiten de bebouwde kom zoveel mogelijk te beperken.

Met situaties van hoog en laag water wordt bedoeld dat de aan- of afvoer van water zodanig hoog is dat deze wordt belemmerd door de vaartuigen die liggen afgemeerd. Of dat een situatie ontstaat waarin het water zodanig hoog staat dat de vaartuigen, ondanks een deugdelijke verankering, kunnen losraken en daardoor schade aan de waterkering kunnen veroorzaken. Een situatie van hoog of laag water, als hier bedoeld, zal naar verwachting zeer zelden optreden.

Het ligplaatsenbeleid Vecht, Gekanaliseerde Hollandsche IJssel en Merwedekanaal van 22 mei 1995 wordt ingetrokken, voor zover dit ligplaatsenbeleid betrekking heeft op de Vecht en de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel.

Den Haag, 20 juli 2006

DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de Hoofdingenieur/ Directeur,



Drs. I. van der Hee