

Beleid BPR-ontheffingsverlening ligplaatsen op de rivier de Noord

De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat in de directie Zuid-Holland (HID) maakt het volgende bekend:

Behoudens uitzonderingen worden geen ontheffingen op grond van artikel 9.03, lid 6, van het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) verleend voor ligplaatsen op de rivier de Noord, behoudens in concentratiegebieden.

Ligplaatsenbeleid de Noord

Het ligplaatsenbeleid op de rivier de Noord is gebaseerd op de volgende overwegingen:

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen algemene ligplaatsen (in concentratiegebieden), en bijzondere ligplaatsen, die meestal verbonden zijn aan een watergebonden bedrijf (bijv. lossen van zand, motorenfabriek, scheepswerf etc). Ontwikkeling van algemene ligplaatsen in de Noord strookt niet met het beleid voor Hoofdtransportassen en zal dan ook worden tegengegaan.

Er worden in beginsel geen bijzondere ligplaatsen (laad- en losplaatsen) in de rivier de Noord toegestaan. In het geval van een ontheffingsaanvraag ten behoeve van watergebonden bedrijvigheid zal bezien worden of een ligplaats, gezien de betrokken belangen acceptabel en/of wenselijk is. In de afweging zullen naast veiligheids- en hinderaspecten ook eventuele alternatieve laad- en losmogelijkheden betrokken worden. De bijzondere ligplaatsen dienen buiten het voor de doorgaande scheepvaart te gebruiken vaarwater te liggen (bijvoorbeeld in inkassingen in de oever).

Ontheffingen voor tijdelijke bijzondere ligplaatsen (laad-, los- en meerplaatsen) worden voor de duur van maximaal één jaar verstrekt.

Toelichting

Op de rivier de Noord, is het ingevolge artikel 9.03, lid 1 juncto bijlage 14 sub a. van het Bpr, verboden een ligplaats in te nemen dan wel te ankeren of meren. Ingevolge lid 6 van voornoemd artikel kan de bevoegde auto-

riteit ontheffing verlenen van dit ligplaatsverbod.

De rivier de Noord is een door de getijdebeweging beïnvloede rivier, waarvan het beheersgebied van de directie Zuid-Holland loopt van kmr. 984.800 tot kmr. 976.00. De rivier is een hoofdtransportas zoals genoemd in het Structuurschema Verkeer en Vervoer II.

Deze vaarweg voldoet aan de CEMT-normen (Conférence Européene des Ministres de Transport) voor een klasse Vib-vaarweg. Dit betekent dat de rivier de Noord thans een belangrijke functie vervult in het nationaal en regionaal verkeer- en vervoersbeleid. Deze functie dient behouden te blijven.

De rivier is voorts onderdeel van het basistoervaartnet op grond van de Beleidsvisie Recreatietoervaart en heeft een PKB-status (Planologische Kernbeslissing) als gevolg van opname in de PKB-kaart 'Nat Nederland' in het Structuurschema Groene Ruimte (1993). Voor jachten met staande mast is het één van de weinige landinwaarts gelegen vaarweg tussen Zeeland en Amsterdam/Noord-Nederland en maakt deel uit van de Staande-Mastroute Amsterdam-Willemstad.

Om de scheepvaart vlot en veilig te verwerken moet de vaargeul in de rivier de Noord geschikt zijn voor vierstrooksverkeer. Hiermee wordt bedoeld dat ontmoetingen tussen vier maatgevende schepen mogelijk moeten zijn terwijl er tevens voldoende ruimte moet zijn voor recreatievaart. Voor een recht vaarweggedeelte leidt dit tot een minimale vaargeulbreedte van 217 meter inclusief veiligheidsstroken.

Verder is van belang dat op grond van artikel 6.20 van het Bpr de doorgaande scheepvaart snelheid moet minderen voor afgemeerde schepen.

Waar schepen direct langs de vaarweg liggen impliceert die verplichting een beperking voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

Het regeringsbeleid in het

Structuurschema Verkeer en Vervoer II en de ministeriële nota 'Vaarplan 2001-2005' zijn erop gericht de hoofdvaarwegen nu en in de toekomst blijvend geschikt te laten zijn voor grootschalig vervoer over water. Dit geldt in het bijzonder voor de vaarwegen die de verbinding vormen tussen de haven van Rotterdam en het achterland. De directie Zuid-Holland geeft uitvoering aan dit beleid door een zorgvuldig vaarwegbeheer en een restrictief toelatingsbeleid voor activiteiten in en langs de vaarweg welke niet direct aan de functie hoofdvaarweg gerelateerd zijn. De bevordering van vlot en veilig vervoer over water moet worden gestimuleerd en mag niet gefrustreerd worden. De huidige prognoses laten immers een groei van het aantal passages zien.

Tegelijkertijd dienen zich nieuwe en mogelijk snellere scheepstypen aan en ook de schaalvergroting zal nog enige tijd toenemen.

De geladen beroepsvaart vaart normaliter in het diepste gedeelte van de vaargeul, terwijl de lege beroepsvaart dicht bij de oever zal varen. Gevolg hiervan is dat schepen kort langs de oever varen en hier ook de ruimte nodig hebben om te manoeuvreren. Daarnaast moet ruimte bestaan voor recreatievaart, hierin wordt ook een verdergaande groei verwacht. Tenslotte is het van belang te vermelden dat ook zeevaartuigen en zesbaksduwstellers de Noord regelmatig bevaren.

De intensiteit van de scheepvaart, de grotere afmetingen van de schepen die de Noord bevaren en de regionale ontwikkelingen, maken een restrictief ligplaatsenbeleid op de Noord wenselijk.

Rotterdam, 28 mei 2002.

*De hoofdingenieur-directeur,
H.M. Schrotten.*