

Operationeel Nautisch Beleid waterschap Brabantse Delta

1. Inleiding

1.1 Belang

Het Waterschap Brabantse Delta (WBD) is verantwoordelijk voor het nautisch beheer op +/- 80 km vaarwegen in haar beheergebied. Het doel is een betrouwbare, veilige en vlotte afwikkeling van het vaarwegverkeer met zo min mogelijk stremmingen tijdens bedieningstijden voor de gebruikers en met zo min mogelijk gevolgen voor het landverkeer. Dit Operationeel Nautisch Beleid (ONB) beschrijft hoe het Waterschap het nautisch beheer uitvoert om dit doel te bereiken.

De provincie Noord-Brabant wordt door de wetgever, op basis van de Scheepvaartverkeerswet, als nautisch beheerder aangewezen voor de vaarwegen en binnenwateren in Brabant die niet in Rijksbeheer of gemeentelijk beheer zijn. In 2014 (Statenvoorstel 30 14A Tweede wijzigingsverordening Verordening water Noord-Brabant) is door de provincie Noord-Brabant en het WBD in gezamenlijkheid besloten en bekrachtigd dat het Waterschap Brabantse Delta de taken voor het vaarwegbeheer én het nautisch beheer namens de provincie in medebewind uitvoert. Het gaat om een inspanningsverplichting.

1.2 Aanleiding

Bij het WBD kwam het beeld naar boven dat er onvoldoende aandacht was voor het nautisch beheer en dat niet op alle vlakken sprake is van de gewenste (beleidsmatige) kwaliteit. Ook was onvoldoende duidelijk welke risico's er zijn op gebied van nautisch beheer en wat de gevolgen voor het WBD zouden kunnen zijn.

De nautische beheertaken worden naar eer en geweten uitgevoerd, maar een beleidsmatige onderbouwing ontbreekt.

WBD loopt een risico bij het verlenen van vergunningen en toestemmingen als er geen vastgestelde beleidskaders zijn omdat niet zeker is dat alle bekende risico's zijn afgedekt. De aansprakelijkheid die bij andere vergunningverleners voor evenementen (zoals gemeenten triatlons toestaan) geldt zou ook wel eens voor WBD kunnen gelden.

Om de kwaliteit van het nautisch beheer te vergroten en de risico's te beheersen is een onderbouwd ONB nodig. Dit is vastgelegd in het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 "We voeren nautisch beheer professioneel en met vertrouwen uit, conform onze wettelijke taak." Hieruit komen twee maatregelen: nieuwe nautisch beleid opstellen en implementeren, en afspraken maken met stakeholders over prestatie-indicatoren voor nautisch beheer.

1.3 Visie

Het WBD heeft als algemene visie "Waarde toevoegen aan de omgeving. Buiten Gewoon Doen!". De waterschapstaken tegen zo laag mogelijke maatschappelijke kosten uitvoeren, samen werken, duurzaam zijn, digitaal doen en veerkrachtig organiseren.

De waterschapstaak op het gebied van nautisch beheer richt zich op een betrouwbare, veilige en vlotte afwikkeling van het vaarwegverkeer. Betrouwbaarheid door een eenduidig beleid, vaste bedientijden en duidelijke communicatie. Veiligheid garanderen door te richten op die risico's die het WBD daadwerkelijk kan verkleinen zodat de beschikbare middelen efficiënt worden ingezet. Vlotte afwikkeling door goed onderhouden vaarwegen die passen bij de toegelaten schepen.

Het coalitieakkoord 2023-2027 geeft aan dat het afgesproken takenpakket met de huidige inzet wordt uitgevoerd. "Als er aanpassingen nodig, dan bespreken we samen met de provincie en andere partners het gewenste ambitieniveau voor het vaarwegbeheer. Daarbij maken we afspraken over passende financiering door de provincie."

1.4 Scope

Het WBD voert de nautisch beheertaken uit op de provinciale vaarwegen in West-Brabant. Onderstaande figuur geeft een kort overzicht van de vaarwegen en objecten waarop dit Nautisch Beleid van toepassing is (NB in hoofdstuk 3 en 4 volgt een nadere beschrijving).



Figuur 1-1: Overzicht van vaarwegen in beheer bij WBD (blauw), gemeenten (paars) en Rijkswaterstaat (groen)

1.5 Leeswijzer

In dit ONB wordt eerst kort ingegaan op de juridische en beleidsmatige kaders (H2). Hierin worden ook de raakvlakken met andere (niet nautische) beleidskaders besproken en hoe die zich verhouden tot het nautisch beleid. Daarna worden de beleidsregels gegeven voor vaarwegen (H3) de objecten (H4) en de oevers (H5).

Onderstaand een overzicht van de items en sub-items waarvoor beleidsregels zijn opgesteld.

Overzicht ONB:

Onderdeel	Hoofdstuk	Item	Sub-item	
Kaders	H2 Kaders	Juridisch		
		Beleid		
Beleidsregels	H3 Vaarwegen	Toepasselijkheid		
		Toegestane afmetingen		
		Toegestane snelheid		
		Vergunningen	Voorwaarden Procedure	
		Tijdelijke maatregelen	Stremmingen Specifieke maatregelen	
		Onderhoud		
		Toezicht en Handhaving		
		H4 Objecten	Toepasselijkheid	Bruggen Sluizen
			Toegestane afmetingen	
			Vergunningen	Voorwaarden Procedure
	Tijdelijke maatregelen		Stremmingen Specifieke maatregelen	
	Bediening			
	Onderhoud			
	H5 Oevers	Toezicht en Handhaving		
		Afmeervoorzieningen		
		Bebording en markering		
		Overige voorzieningen		
		Ecologische verbindingzones		
		Onderhoud		
			Toezicht en handhaving	

Naast het ONB is een achtergronddocument geschreven als duiding voor het ONB.

2. Kaders

In dit hoofdstuk worden kort de belangrijkste kaders genoemd, een uitgebreide toelichting is te vinden in het achtergronddocument.

2.1 Juridisch

De belangrijkste juridische kaders zijn:

- **Scheepvaartverkeerswet**
- **Binnenvaartpolitiereglement**
- **Binnenvaartwet**
- **Richtlijnen vaarwegen,**
- **Richtlijn scheepvaarttekens**

Hieronder volgt een kort overzicht. De nadere analyse is gegeven in het achtergronddocument. Daarin komen ook andere kaders aan bod zoals de ADN (gevaarlijke goederen) en regeling snelle motorboten. Het voornaamste juridisch kader is de **Scheepvaartverkeerswet** (Svw), deze beschrijft de juridische kaders voor een veilige en vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer. Het nautisch beheer is geheel gebaseerd op de Svw. De term nautisch beheer is niet wettelijk gedefinieerd, maar het is logisch aan te nemen dat het alle handelingen omvat die gericht zijn op de behartiging van de in art.3 genoemde belangen:

- Veilig en vlot verloop scheepvaartverkeer;
- In stand houden scheepvaartwegen;
- Voorkomen schade aan waterhuishouding, oevers, waterkeringen of werken in of over scheepvaartwegen;
- Voorkomen/beperken externe veiligheidsrisico's;
- Voorkomen/beperken verontreiniging;
- Hinder of gevaar door scheepvaartverkeer voor personen die zich anders dan op een schip te water bevinden;
- Schade door het scheepvaartverkeer aan de landelijke of natuurwetenschappelijke waarden.

Voor het regelen van het verkeer op de vaarwegen is het **Binnenvaartpolitiereglement** (BPR) opgesteld. Hierin wordt de betekenis van borden beschreven, regels omtrent toepassing van verlichting, tekens en geluidssignalen en wat de voorrang- en uitwijkregels zijn. Dit hoort bij de vaarweggebruikers bekend te zijn en hierop kan toezicht en handhaving plaats vinden.

In de **Binnenvaartwet** zijn een aantal richtlijnen en wetten samengevoegd. Van belang zijn de regels aan boord van de schepen, de bevoegdheden van (opsporings)ambtenaren en de bestuurlijke boetes. Voor het ontwerp van de vaarweg en de scheepvaarttekens worden de **Richtlijnen Vaarwegen** (2020) en **Richtlijnen Scheepvaarttekens** (2023) gehanteerd. Deze bevatten een uitgebreide set aan richtlijnen voor de inrichting van de vaarwegen afhankelijk van de type schepen en de omstandigheden. Dit is van belang bij het beheer van de vaarwegen. Andersom kunnen deze richtlijnen ook worden gebruikt om bij een gegeven vaarweg te kijken welke schepen veilig kunnen varen en dus kunnen worden toegelaten op de vaarwegen (eventueel met voorwaarden).

2.2 Beleid

Naast de juridische kaders zijn er ook beleidsmatige kaders die invloed hebben op het nautisch beheer. In de Interim omgevingsverordening Noord-Brabant is de toedeling van het beheer van de provinciale vaarweg geregeld. In artikel 4.8, lid 2 is het dagelijks bestuur van waterschap Brabantse Delta belast met het nautisch beheer over de provinciale vaarwegen, volgens de bepalingen bij of krachtens de Scheepvaartverkeerswet. In artikel 4.9 is de beheerdoelstelling vastgelegd: Waterschap Brabantse Delta legt de hoedanigheid van de wateren als vaarweg, de scheepvaartklasse als opgenomen binnen het werkingsgebied provinciale vaarweg en het profiel vast in de legger. Vervolgens is afgesproken dat WBD de nautisch beheertaken uitvoert op de provinciale vaarwegen in West-Brabant.

Doelstellingen en strategie van WBD en provincie Noord-Brabant zijn vastgelegd in het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 en Regionaal Water en Bodem Programma (RWP) 2022-2027. De ambitie is sober, maar tegelijkertijd wordt aangegeven dat een professionaliseringslag nodig is.

Hoofdstuk 7 van het Waterbeheerprogramma (WBP) 2022-2027 gaat specifiek over vaarwegen met het doel voor nautisch beheer: *“Doel voor planperiode - wat willen we in 2027 hebben bereikt: We voeren nautisch beheer professioneel en met vertrouwen uit, conform onze wettelijke taak.”* Hieruit komen twee maatregelen:

1. Het nieuwe nautisch beleid opstellen en in 2024 implementeren;
2. Met de belangrijkste stakeholders worden afspraken gemaakt over eventuele prestatie-indicatoren voor nautisch beheer in 2024, met de overige stakeholders uiterlijk in 2027.

Vanuit maatregel 1 wordt voorliggend document opgesteld en geïmplementeerd.

Het waterbeheer in brede zin kent meerdere beheeronderdelen, waarin vaarwater niet als primaire functie van het water wordt gezien. Niettemin worden specifieke eisen en voorwaarden aan het vaarwater gesteld. De afzonderlijke beheeronderdelen hebben veel raakvlakken maar onderscheiden zich

door het verschil in doelstelling. In dit hoofdstuk worden de kaders geformuleerd waarmee het WBD invulling geeft aan het te voeren beheer. Voor een goed begrip van deze nota worden drie beheeronderdelen uiteengezet.

Watersysteembeheer:

Het watersysteembeheer is gericht op het beheer van het oppervlaktewater zoals bedoeld in artikel 2.1 van de Waterwet genoemde doelstellingen:

- a. Voorkoming van en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met b);
- b. Bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen en;
- c. Vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

De toepassing van deze wet is mede gericht op andere doelstellingen dan genoemd in het eerste lid, voor zover dat elders in deze wet is bepaald.

Per 1 januari 2024 treedt de Omgevingswet in werking. De Waterwet wordt samen met 25 andere wetten hierin ondergebracht. Dit zal een aantal veranderingen tot gevolg hebben:

- Er zal meer met algemene regels in plaats van vergunningen worden gewerkt;
- De huidige watervergunning (incl. 'keurvergunning') uit de Waterwet gaat onder de Omgevingswet omgevingsvergunning (voor een wateractiviteit) heten. Uitgangspunt is dat de vergunningplicht alleen wordt voorgeschreven wanneer: (a) dit vanuit het internationaal recht noodzakelijk is of (b) het onderwerp niet doelmatig of doeltreffend via algemene regels kan worden geregeld.
- Er zal meer interbestuurlijk worden samengewerkt tussen verschillende overheidsorganisaties;

Het watersysteembeheer omvat alle handelingen en activiteiten voor een goed functionerend watersysteem. Daarbij houdt het naast veiligheid, kwantiteit en kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater rekening met de maatschappelijke functie van het watersysteem. Dit geldt ook voor de vaarwegen waar Brabantse Delta beheerder van is.

Vaarwegbeheer:

Het vaarwegbeheer omvat de zorg voor en de aanleg en instandhouding van infrastructurele voorzieningen die nodig zijn voor het gebruik van het water door de scheepvaart. Dat wil zeggen dat het water toegankelijk moet zijn voor de vaartuigen die gebruik mogen maken van het betreffende water. In het watersysteembeheer wordt rekening gehouden met maatgevende vaartuigen die er moeten kunnen varen.

Andersom stelt het watersysteem eisen aan de maximale afmetingen en het gebruik van het water door vaartuigen. Het profiel van het water moet de juiste afmetingen hebben en op voldoende diepte zijn (bakprofiel). Concreet hebben we het dan over het baggeren, het onderhouden van de oeverbescherming en het vrijhouden van de vaarweg. De bruggen over het vaarwater hebben een belangrijk raakvlak met het vaarweg beheer. Als de brug enkel óver het vaarwater gaat, bepaalt de doorvaarthoogte het gebruik en kunnen ook zichtlijnen een rol spelen. Vaak bevinden zich delen van de brug in het vaarwater (pijlers, remmingwerken) en ook de bebording op en nabij de brug dient afgestemd te worden met de rest van het vaarwater.

Nautisch beheer:

Het nautisch beheer richt zich op de veiligheid van het scheepvaartverkeer en omvat de verkeersregels die gelden op het water. Het nautisch beheer betreft het regelen van de scheepvaart door middel van borden, regelgeving en toezicht/handhaving, met het oog op de veiligheid van de scheepvaart en het beschermen van de vaarweg, oevers en waterkeringen. Daarnaast richt nautisch beheer zich ook op het oplossen van calamiteiten.

Het WBD stelt de gebruiksregels vast voor het varen op de wateren in haar beheergebied en maakt zo duidelijk hoe het vaarwegbeheer wordt geïntegreerd in het watersysteembeheer. Hierdoor scheidt zij duidelijkheid omtrent het gebruik van het water als vaarwater en kan het waterschap optreden indien risico's optreden in de verkeersveiligheid of het waterstaatsbelang.

De inhoud van dit operationeel nautisch beleid raakt aan een aantal andere beleidsstukken van WBD, zoals de beleidsregels voor waterkering, waterkwantiteit en grondwater en het recreatief medegebruik. Daarnaast raakt het ook aan andere operationele plannen zoals bijvoorbeeld het Deelbestrijdingsplan Scheepvaart.

In samenhang met het vaarwegbeheer worden met lokale overheden gecoördineerde afspraken gemaakt over het nautisch beheer. In de praktijk hebben gemeenten en havenbeheerders soms regels en verkeersbesluiten vastgesteld, de formele bevoegdheid voor de vaarweg berust bij WBD en is altijd leidend.

3. Vaarwegen

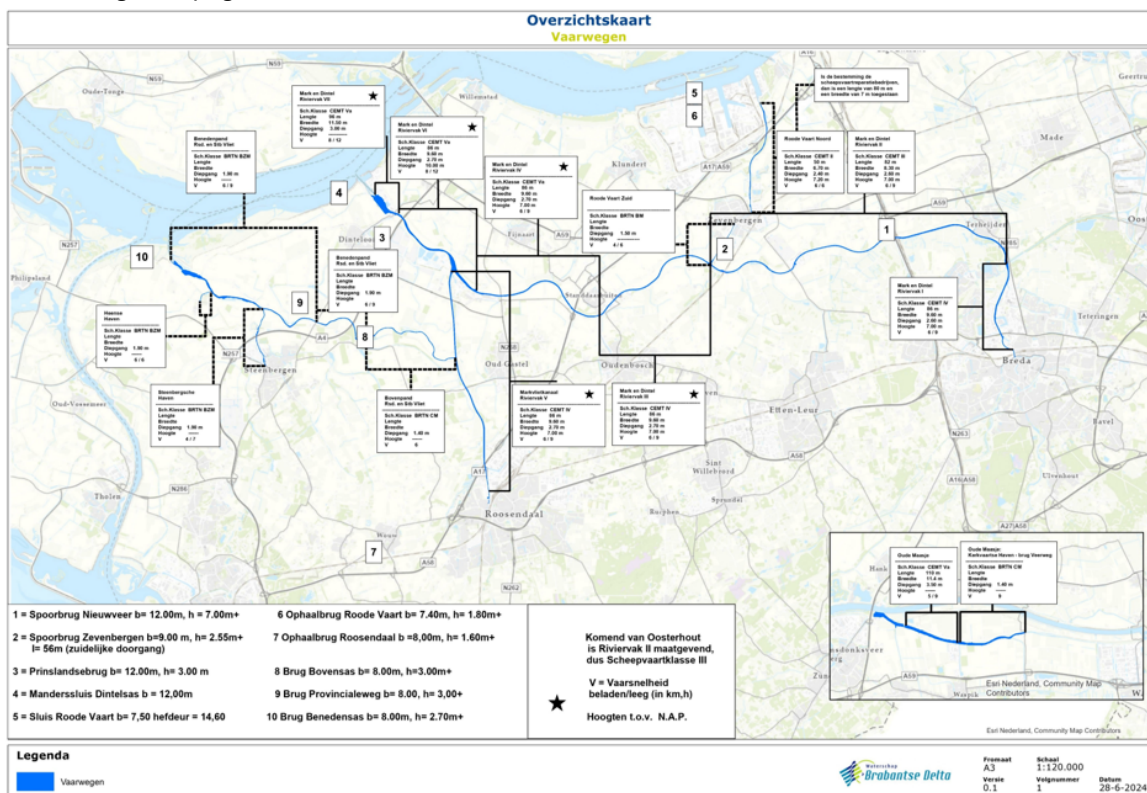
3.1 Toepasselijkheid

Het toepassingsgebied van het nautisch beheer van WBD betreft de doorgaande provinciale vaarwegen in het beheergebied van het WBD te weten;

1. de Dintel;
2. de Mark;
3. het Markvliet kanaal;

4. de Steenbergsche vliet;
5. de Roosendaalsche vliet;
6. de Roode Vaart Noord (ten noorden van Zevenbergen, uitmondend in Hollandsch Diep);
7. de Roode Vaart Zuid (ten zuiden van Zevenbergen, uitmondend in de Mark en Dintel);
8. de Steenbergsche Haven;
9. de Heense Haven;
10. het Oude Maasje.

Zie de volgende pagina voor een overzichtsk kaart.



Onderstaand zijn de vaarwegen die NIET onder het nautisch beheer van WBD vallen. Het WBD is wel waterkwaliteitsbeheerder van deze vaarwegen maar het nautisch beheer en vaarwegbeheer ligt bij een andere beheerder (lijst is niet limitatief).

Aangrenzend aan vaarwegen onder nautisch beheer WBD:

- het Markkanaal;
- de Mark zuidelijk van de Willem-Alexanderbrug in Breda;
- Belcruhaven, Krouwelaarhaven;
- haven van Terheijden;
- haven van Nolleke Sas;
- Standaardbuitense Haven;
- de Nieuwe Mark in de gemeente Breda;
- de Turfvaart tussen Etten-Leur en de Mark;
- de zijvaart tussen Haven van Oudenbosch en de Mark;
- Schipbeek en Halsegat;
- de Haven van Dinteloord;
- de insteekhaven bij de Suikerunie langs de Dintel bij Stampersgat;
- zijwateren van het Oude maasje zoals de Kerkvaartsehaven, Sprangcapelse Haven en het Zuiderkanaal;

Niet aangrenzend aan vaarwegen onder nautisch beheer WBD:

- Calloosche gat;
- Leurse haven (Etten-Leur);
- de Zaart in de gemeente Breda;
- de Theodorushaven in Bergen op Zoom inclusief de Burgemeester Peterssluis in Bergen op Zoom;

- Amertak;
- Wilhelminakanaal;
- vaarwater direct aangrenzend aan de Donge;
- insteekhaven Waalwijk;
- haven Lage Zwaluwe.

3.2 Toegestane afmetingen

Hieronder is de indeling in CEMT-klasse, recreatieklasse en de maximale toegestane afmetingen gegeven. Daarbij wordt opgemerkt dat de maximale toegestane afmetingen vaak niet overeenkomen met de maximale afmetingen van de schepen in de CEMT-klasse. De maximale toegestane afmetingen zijn leidend. Maximale toegestane afmetingen kunnen groter of kleiner zijn en komen voort uit lokale omstandigheden van het vaarwater.

	Vaarweg	CEMT-klasse Recreatie klasse	Maximale toegestane afmetingen
1	Dintel Traject: Volkerak – Prinslandsebrug	Va BM	Lengte 96m Breedte 11,50m Diepte 3,0m Hoogte -
2	Dintel Traject: Prinslandsebrug - Roode Vaart Zuid	IV BM	Lengte 86m Breedte 9,6m Diepte 2,7m Hoogte 7,0m
3	Dintel ⁷ Traject: Roode Vaart Zuid - Markkanaal	III BM	Lengte 82m Breedte 8,3m Diepte 2,6m Hoogte 7,0m
4	Mark Traject Breda – Markkanaal	IV BM	Lengte 86m Breedte 9,6m Diepte 2,6m Hoogte 7,0-
5	Markvliet-kanaal	IV BM/CM ¹	Lengte 86,0m Breedte 9,6m Diepte 2,7m Hoogte 7,0m
6	Steenbergsche Vliet	0 BZM	N.v.t.
7	Roosendaalsche Vliet	0 CM	N.v.t.
8	Roode Vaart Zuid	0 ⁸ BM ⁴	N.v.t.

	Vaarweg	CEMT-klasse Recreatie klasse	Maximale toegestane afmetingen
9	Roode Vaart Noord	II M3	Lengte 50,0m ⁹ Breedte 6,7m ⁹ Diepte 2,4m Hoogte 7,0m
10	Steenbergsche Haven	0 BZM	N.v.t.
11	Heense Haven	0 BZM	N.v.t.
12	Oude Maasje Traject: Bergsche Maas – haven Waspik	Va CM	Lengte 95m Breedte 11,50m Diepte 2,5m Hoogte -
13	Oude Maasje Traject: haven Waspik – haven Sprang Capelle	0 CM	N.v.t.
Belangrijk aansluitend maar geen onderdeel nautisch beheer WBD			
14	Markkanaal ⁵	IV BM	Lengte 90m Breedte 9,6m Diepte 2,6m Hoogte -

Bron: Vaarweginformatie.nl

¹ BM (ontsluitingswater motorboten) op traject Dintel tot aansluiting Roosendaalsche Vliet en CM (ontsluitingswater motorboten met doorvaartbeperking) vanaf aansluiting Roosendaalsche Vliet tot Roosendaal

² Op basis van kaart WBD is een lengte van 15m aangehouden. Volgens tabel 9 van RVW is de lengte voor CM 14m.

³ Alle waarden op basis van kaart WBD

⁴ Op basis van aanliggende vaarweg. Geen specifieke info gegeven op vaarweginformatie.nl

⁵ Conform bebodingsplan.

⁶ Het Markkanaal valt onder het nautisch beheer van RWS maar wordt hier toch benoemd omdat dit kanaal een belangrijke toegang is tot de vaarwegen die wel onder beheer van WBD staan.

⁷ CEMT klasse en maximaal toegestane afmetingen voor dit traject conform figuur in § 3.1 aangezien Vaarweginformatie.nl geen onderscheid maakt voor dit traject.

⁸ CEMT klasse conform figuur in § 3.1. Volgens Vaarweginformatie.nl zou dit IV zijn is niet in overeenstemming met de afmetingen van de vaarweg op dit traject. In tegenstelling tot wat vaarweginformatie.nl aangeeft is Roodevaart Zuid een klasse 0 vaarweg met een toegestane afmeting L 15, B 4 en D 1,4 en is dus geen klasse IV vaarweg.

⁹ Volgens figuur in § 3.1 is voor bestemming scheepvaartreparatiebedrijven een lengte van 80m en breedte 7m toegestaan.

3.3 Toegestane snelheid

Conform BPR (2017) mag een motorboot niet sneller dan 20 km per uur varen. Vaarwegen of gedeelten daarvan kunnen worden aangewezen waarop dit verbod overdag niet van toepassing is, of waar een andere maximumsnelheid van toepassing is. Binnen het beheergebied van WBD is dit nu het geval op het Oude Maasje waar een deel is aangewezen als snelvaar- en waterskigebied (van km 1,60 tot km 3,06 en van km 3,75 tot km 4,75).

	Vaarweg	Vaarsnelheid (in km/h)	
		Beladen	Onbeladen
1	Dintel Traject: Volkerak - Prinslandsebrug	8	12
2	Dintel Traject: Prinslandsebrug – Zwaaikom	8	12
	Traject; Zwaaikom - Roode Vaart Zuid	6	9
3	Dintel Traject: Roode Vaart Zuid - Markkanaal	6	9
4	Mark Traject Breda – Markkanaal	6	9
5	Markvliet-kanaal	6	9
6	Steenbergsche Vliet	6	9
7	Roosendaalsche Vliet	6	
8	Roode Vaart Noord	6	
9	Roode Vaart Zuid	4	6
10	Steenbergsche Haven	4	7
11	Heense Haven	6	
12	Oude Maasje Traject: Bergsche Maas – haven Waspik	5	9
		Snelvaargebied van km 1,60 tot km 3,06	
13	Oude Maasje Traject: haven Waspik – haven Sprang Capelle	5	9
		Snelvaargebied van km 3,75 tot km 4,75	

3.4 Vergunningen op of langs de vaarweg

Voor vaarbewegingen, werkzaamheden of andere activiteiten op of langs de vaarweg die niet vallen binnen het normaal toegestane gebruik van de vaarwegen, kan bij incidentele gebeurtenissen of individuele schepen een vergunning worden verleend. Ook dan dient de vlotte en veilige scheepvaart te worden gegarandeerd.

In § 3.4.1 staat beschreven:

- voor welke activiteiten een vergunning moet worden aangevraagd,
- hoe de aanvraag wordt beoordeeld
- welke voorwaarden kunnen worden gesteld.

De procedure staat beschreven in § 3.4.2.

Langs de vaarweg houdt in activiteiten op of aan de oevers die effect kunnen hebben op het vlot en veilig gebruik van de vaarweg zelf. Hoe ver dit reikt hangt af van de activiteit af, hier zijn geen specifieke regels voor. Als voorbeeld kan genoemd worden hijswerkzaamheden met een kraan naast de vaarweg waarbij de kraan of de last in de vaarweg kan vallen; afhankelijk van hoe groter de kraan is wordt de zone langs de vaarweg ook groter.

Bij het beoordelen van een aanvraag voor een scheepvaartvergunning wordt ook gekeken naar aspecten voorkomend uit het watersysteembeheer, waterkeringbeheer en vaarwegbeheer (zoals bijvoorbeeld instandhouding doorstroomprofiel, ecologie, zaken uit de Keur).

Naast een scheepvaartvergunning kunnen voor vaarbewegingen, werkzaamheden of andere activiteiten op of langs de vaarweg ook andere vergunningen noodzakelijk zijn.

3.4.1 Beoordeling vergunningen en voorwaarden

Een vergunning kan worden verleend voor het afwijken van A1) de maximaal toegestane scheepsafmetingen, A2) de maximaal toegestane snelheid, A3) bij tijdelijke werkzaamheden, A4) bij evenementen of A5) om af te wijken van het ankerverbod. Het gaat hierbij om incidentiele gebeurtenissen of individuele schepen.

Uitgangspunt

Een vergunning wordt enkel verleend indien de vlotte en veilige doorvaart van de (overige)scheepvaart kan worden gegarandeerd. Een aanvraag wordt beoordeeld aan de hand van de Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaartpolitiereglement. Er mag geen (of zo min mogelijk) vervuiling of schade worden veroorzaakt aan de natuur, oevers, dijken en bruggen.

Onderstaande beoordelingsaspecten en voorwaarden zijn niet limitatief, er kunnen bij een aanvraag dus ook andere aspecten worden beoordeeld en andere voorwaarden worden gesteld. Beoordelingsaspecten en voorwaarden kunnen per vergunningsaanvraag verschillen.

Beoordelingsaspecten

- Gevaar voor mens en natuur zowel op, in als naast de vaarweg;
- Schade aan oevers, bodem, kunstwerken en aanliggende havens en vaarwegen. Bijvoorbeeld door aanvaringen, schroefstraal belastingen of golven, ontgrondingen of aanzanding;
- Beperkingen voor de overige scheepvaart zoals extra reistijd door aanpassing van vaargedrag, stremmingen of wachttijden bij versmallingen of één richtingsverkeer;
- Hinder voor omgeving waaronder ook afgemeerde schepen langs de vaarweg of in aanliggende havens of vaarwegen. Bijvoorbeeld hinder door golven en zuiging maar ook door geluid, licht, stof, stank;
- Vervuiling van oppervlaktewater en/of grondwater

Bij de beoordeling wordt uitgegaan van risico = kans x gevolg. Alleen als kans en gevolg voldoende klein zijn kan een vergunning worden gegeven. Indien dat niet het geval is worden voorwaarden gesteld om kans en/of gevolg voldoende klein te maken. Wanneer het niet mogelijk is met voorwaarden om het risico voldoende klein te maken wordt geen vergunning verleend.



		Kans	
		Klein	Groot
Voorwaarde	Gevolg	Vergunning verlenen	Vergunning niet verlenen
		Vergunning niet verlenen	Vergunning niet verlenen

Note: The table above is a simplified representation of the 2x2 matrix in the image. The original image has 'Kans' and 'Gevolg' on the top row and 'Voorwaarde' on the left column. The cells contain 'Vergunning verlenen' or 'Vergunning niet verlenen'. A horizontal arrow points from 'Groot' to 'Klein' and a vertical arrow points from 'Groot' to 'Klein'.

Voorwaarden

De volgende voorwaarden kunnen worden verbonden aan het verlenen van een vergunning:

- Tijdstip, duur en locatie van de activiteit waarvoor een vergunning wordt verleend aanpassen zodat gevaarlijke situaties of hinder wordt voorkomen of beperkt. Bijvoorbeeld werkzaamheden niet plannen in drukke periodes of evenementen laten plaatsvinden op minder drukke vaarwegen.
- Stremmen van de (overige)scheepvaart; indien de veiligheid niet kan worden gegarandeerd in combinatie met (overige)scheepvaart is het onder omstandigheden mogelijk om de (overige)scheepvaart te stremmen. Of een stremming wordt toegestaan en de duur van de stremming is afhankelijk van het traject, de aard van de activiteit waarvoor een vergunning wordt aangevraagd en de te verwachten hinder op het moment van de stremming. Zie § 3.5.1 voor nadere uitwerking van stremmingen;
- Informeren middels bebording en scheepvaartberichten (bij stremmingen altijd scheepvaartberichten). Bebording afhankelijk van de situatie: oploopverbod, ontmoetingsverbod, snelheidsbeperking, afstand houden, geen hinderlijke golfbewegingen maken etc. Borden altijd conform de Richtlijn Scheepvaarttekens (RST). Aanvrager dient een bebordingsplan te maken. Vooraf informeren en duiding geven middels Dynamische Route Informatie Panelen (DRIP's) is aan te bevelen. Ook kunnen sluis/brugwachters de scheepvaart informeren;
- Scheepvaartbegeleiding voorschrijven. Indien scheepvaartbegeleiding is gericht op informeren van de (overige)scheepvaart of begeleiden van de activiteit kan dit met 'eigen mensen' mits die zich uiteraard aan de geldende regels houden. Indien er aanwijzingen moeten worden gegeven aan de (overige)scheepvaart dient dit enkel door daarvoor bevoegde en opgeleide mensen te worden uitgevoerd. Bij of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt bepaald welke personen bevoegd zijn (conform art. 9 van de scheepvaartverkeerswet).

NB de aanvrager is verantwoordelijk voor het nemen en betalen van alle acties voortkomend uit de voorwaarden. Behalve het uitdoen van scheepvaartberichten, wat wordt gedaan door de nautisch beheerder WBD.

3.4.2 Procedure voor vergunningen

Om gebruik te maken van de vaarwegen in beheer bij WBD met vaartuigen die groter zijn dan de toegestane afmetingen, het afmeren van schepen in de vaarweg en ander gebruik van de vaarweg dat de onbelemmerde doorvaart belemmert is een schriftelijke vergunning van WBD nodig. Om deze vergunning te krijgen moet een verzoek hiertoe worden gericht aan de afdeling vergunningen van het waterschap. Het aanvraagformulier Scheepvaartvergunning kan worden gedownload via <https://www.brabantsedelta.nl/scheepvaartvergunning-aanvragen> en ingediend via vergunningen@brabantsedelta.nl;

De behandeltermijn van een vergunning bedraagt 8 weken na ontvangst van de complete aanvraag (NB de termijn start wanneer alle documenten zijn ontvangen). Een vergunning dient dus minimaal 8 weken voor de gebeurtenis aangevraagd te worden. Het WBD is niet aansprakelijk voor gevolgen van het niet verlenen van een vergunning. Indien er sprake is van stremmingen dient ook rekening te worden gehouden met de aanmelding bij de nautisch beheerder en berichten aan de scheepvaart die na het verlenen van de vergunning moeten worden verstuurd. Bij stremmingen dient de aanvraag dus eerder dan 8 weken voor aanvang ingediend te worden (zie § 3.5.1).

De aanvraag wordt beoordeeld door het team vergunningverlening van WBD en getoetst aan de hand van de beleidsregels. Daarbij wordt beoordeeld of de vaarweg veilig en toegankelijk blijft voor scheepvaartverkeer en of het gebruik van de vaarweg geen (of zo min mogelijk) vervuiling of schade veroorzaakt aan natuur, oevers, dijken, bruggen en sluisen. Aan een vergunning kunnen voorwaarden worden verbonden waaronder het gebruik van de vaarweg is toegestaan.

Het besluit van het waterschap over de vergunning wordt gedeeld met de aanvrager en gemeld bij het team toezicht en handhaving van WBD.

Voor een standaard aanvraag scheepvaartvergunning brengt het waterschap geen kosten in rekening, omdat dit onder het drempelbedrag valt conform de legesverordening. In het geval dat de aanvraag externe advisering benodigd, bedragen de kosten € 750,-.

A Vergunningen Vaarwegen

A1 Vergunning voor het afwijken van de maximaal toelaatbare afmetingen (hoofdstuk 3.2)

De aanvraag voor de vergunning dient te omvatten:

- Reden aanvraag vergunning;
- Afmetingen van het vaartuig (lengte, breedte, diepgang, hoogte);
- Geplande route;
- Datum/periode wanneer gevaren wordt;
- Eventueel benodigde (gedeeltelijke)stremmingen inclusief duur.

A2 Vergunning voor het afwijken van de maximaal toelaatbare snelheid (hoofdstuk 3.3)

De aanvraag voor de vergunning dient te omvatten:

- Reden aanvraag vergunning;

- Afmetingen van het vaartuig (lengte, breedte, diepgang, hoogte);
- Maximaal te varen snelheid;
- Geplande route;
- Datum/periode wanneer gevaren wordt.

A3 Vergunning voor het uitvoeren van tijdelijke (onderhouds)werkzaamheden (hoofdstuk 3.5.2)

De aanvraag voor de vergunning dient te omvatten:

- Reden aanvraag vergunning;
- Locatie werkzaamheden;
- Verwachte hinder voor de scheepvaart;
- Bebodingsplan;
- Datum/periode wanneer werkzaamheden uitgevoerd worden;
- Eventueel benodigde (gedeeltelijke)stremmingen inclusief duur.

A4 Stremmingen bij evenementen (hoofdstuk 3.5.1)

De aanvraag voor de vergunning dient te omvatten:

- Reden aanvraag vergunning;
- Aard van het evenement;
- Nut en noodzaak van het evenement t.o.v. de benodigde stremming ;
- Locatie van het evenement;
- Verwachte hinder voor de scheepvaart;
- Datum en periode(s) dat er gestremd wordt;
- Eventueel benodigde (gedeeltelijke)stremmingen inclusief duur;
- Eventueel benodigd bebodingsplan voor tijdelijke bebording;
- Te treffen veiligheidsmaatregelen ten behoeve van het vaarverkeer.

A5 Vergunning voor af te mogen wijken van het ankerverbod (hoofdstuk 0)

De aanvraag voor de vergunning dient te omvatten:

- Reden aanvraag vergunning;
- Locatie;
- Manier van ankeren/spudpalen;
- Afmetingen van het schip (lengte, breedte, diepgang, hoogte);
- Datum en periode(s) dat de werkzaamheden worden uitgevoerd;
- Eventueel benodigde (gedeeltelijke)stremmingen inclusief duur;
- Klic melding i.v.m. mogelijk aanwezige kabels en leidingen;
- Te treffen veiligheidsmaatregelen ten behoeve van het vaarverkeer en maatregelen ter beperking van schade.

3.5 Tijdelijke maatregelen

3.5.1 Geplande stremmingen

Zoals aangegeven in § 3.4 dient een vergunning te worden aangevraagd voor vaarbewegingen, werkzaamheden of andere activiteiten op of langs de vaarweg die niet vallen binnen het normaal toegestane gebruik van de vaarwegen. Het WBD als nautisch beheerder toetst deze vergunningsaanvraag en plaatst bij goedkeuring een melding aan de Waterkamer. De Waterkamer plaatst alle meldingen op de site www.vaarweginformatie.nl en verstuurt alle meldingen naar geregistreerde gebruikers.

Indien er sprake is van stremmingen dient rekening te worden gehouden met de beoordelingstermijn van 8 weken voor de vergunning **plus** de termijn van aanmelding bij de nautisch beheerder conform onderstaande tabel. Zodat de nautisch beheerder voldoende tijd heeft voor afstemming en publicatie voor de scheepvaart. Voorbeeld: voor een stremming van 7 dagen dient de vergunningaanvraag 16 weken voor de stremming volledig te zijn ingediend.

Duur van de stremming	Aanmelding bij de nautisch beheerder	Publicatie voor de scheepvaart (minimaal)
Geen stremming	1 week voor uitvoering*	Geen bericht
Maximaal 2 uur	2 weken voor uitvoering*	1 week voor uitvoering
Maximaal 2 dagen	6 weken voor uitvoering*	4 weken voor uitvoering
Maximaal 7 dagen	8 weken voor uitvoering	6 weken voor uitvoering
Maximaal 4 weken	26 weken voor uitvoering	13 weken voor uitvoering
Meer dan 4 weken	52 weken voor uitvoering	39 weken voor uitvoering

* In geval van omstandigheden die niet vooraf hadden kunnen worden voorzien en waarvoor niet tijdig een vergunning aanvraag is ingediend gelden minimaal deze termijnen.

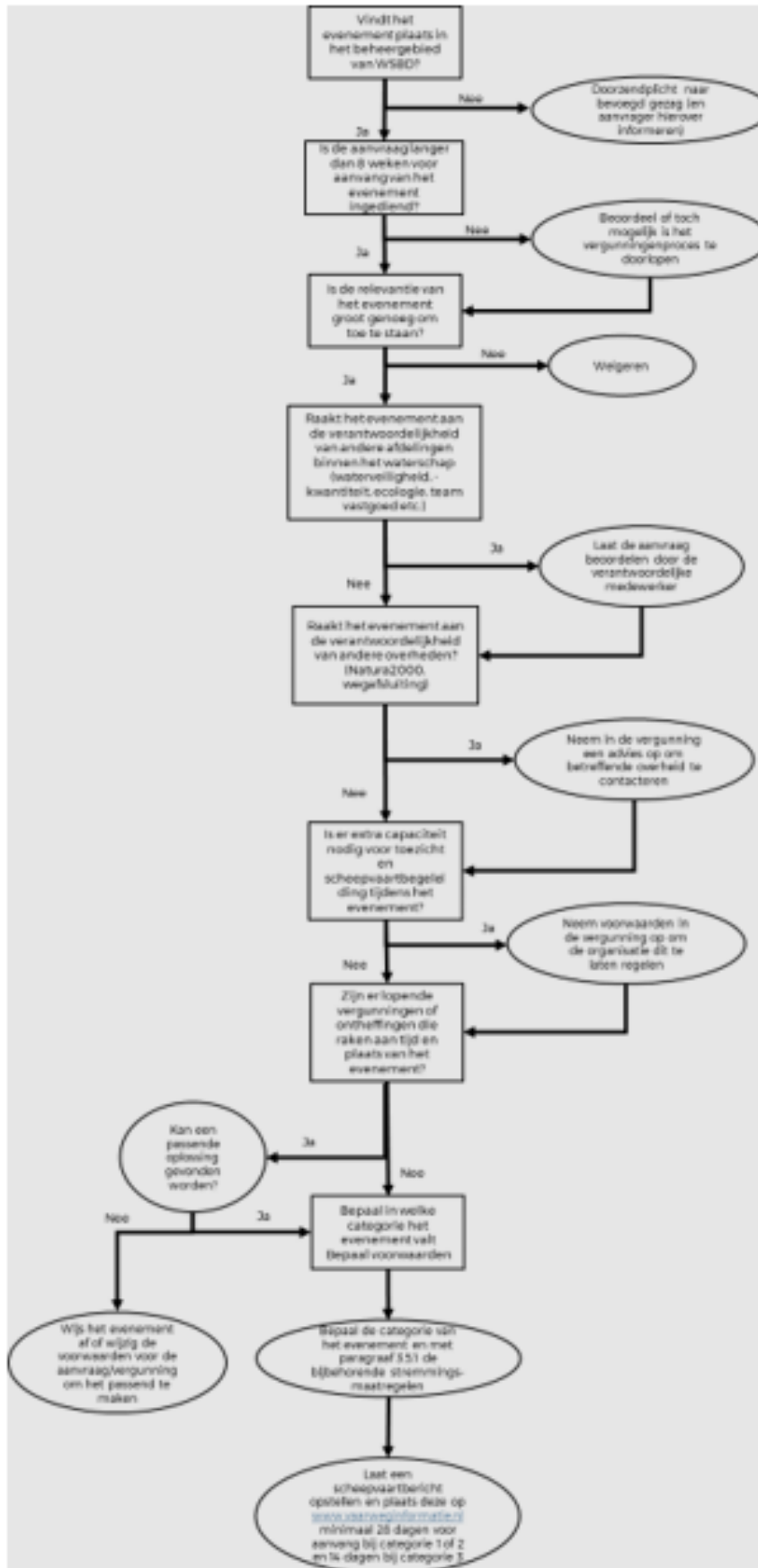
Voor onderhoudswerkzaamheden met een spoedeisend karakter geldt de publicatietermijn niet. Er dient dan wel z.s.m. een scheepvaartbericht geplaatst te worden.

Aanleg en onderhoudswerkzaamheden

Voor een stremming voor aanleg- en onderhoudswerkzaamheden wordt conform § 3.4 een vergunning aangevraagd bij de nautisch beheerder. Dit geldt ook voor onderhoudswerkzaamheden die WBD zelf uitvoert. Bij het plannen van onderhoudswerkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de aard van de vaarweg, de duur van de stremming en de te verwachten hinder. Daarbij wordt gestreefd naar minimale hinder en zo kort mogelijke stremmingen. Ook worden onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk gebundeld uitgevoerd zodat de hinder wordt beperkt. WBD als nautisch beheerder en vergunningverlener coördineert afzonderlijke stremmingen.

Evenementen

Voor het houden van een evenement op of langs de vaarweg wordt conform § 3.4 een vergunning aangevraagd bij de nautisch beheerder. De aanvrager dient bij de aanvraag ook de nut en noodzaak aan te geven voor het houden van het evenement op of langs de vaarweg. In de vergunning kunnen specifieke voorwaarden worden gesteld. Uitgangspunt is dat het WBD geen werkzaamheden uitvoert of voorzieningen treft ten behoeve van het evenement. In het stroomschema op de volgende pagina is de beoordelingsprocedure voor vergunning bij evenementen gegeven.



De categorie indeling voor evenementen is als volgt:

Categorie 1 evenement:

- Er sprake is van een evenement van een (inter-)nationaal karakter (WK, NK of vergelijkbaar);
- De stremmingsduur dient zo kort mogelijk te worden gehouden;
- Er sprake is van een stremmingsduur van eenmalig maximaal 8 uur of 2 keer maximaal 6 uur op één dag, waarbij er vóór en na en tussen de stremmingen een periode van minimaal één uur is voor vrije doorvaart voor de scheepvaart (in de periode 1 april- 31 oktober);
- Er sprake is van een stremmingsduur van maximaal 10 uur, waarbij er op werkdagen voor én na en in het weekend voor óf na afloop van de stremming een periode van minimaal één uur is voor vrije doorvaart voor de scheepvaart (in de periode 1 november – 31 maart);

Categorie 2 evenement:

- Er sprake is van een evenement dat bepalend is voor Brabant;
- De stremmingsduur dient zo kort mogelijk te worden gehouden;
- Er sprake is van een korte stremmingsduur van eenmalig maximaal 6 uur of 2 keer maximaal 4 uur op één dag, waarbij er vóór en na en tussen de stremmingen een periode van minimaal één uur is voor de vrije doorvaart voor de scheepvaart (in de periode 1 april- 31 oktober);
- Er sprake is van een stremmingsduur van maximaal 8 uur, waarbij er op werkdagen voor én na en in het weekend voor óf na afloop van de stremming een periode is van vrije doorvaart voor de scheepvaart (in de periode 1 november – 31 maart);

Categorie 3 evenement:

- Er sprake is van een evenement dat niet bepalend is voor Brabant (bijvoorbeeld een lokale gerichte activiteit van een watergebonden vereniging);
- De stremmingsduur dient zo kort mogelijk te worden gehouden;
- De vereniging heeft een binding met de desbetreffende vaart;
- Er sprake van een zeer korte stremmingsduur van eenmalig maximaal 2 uur en voor en na afloop van de stremming is een periode van vrije doorvaart mogelijk voor de scheepvaart van de vaarweg (periode 1 april- 31 oktober);
- Er sprake is van een korte stremmingsduur van eenmalig maximaal 4 uur en voor en na afloop van de stremming is een periode van vrije doorvaart mogelijk voor de scheepvaart (in de periode 1 november – 31 maart);

Aantal stremmingen voor evenementen:

Om de overlast voor de reguliere vaarweggebruikers te beperken wordt het aantal stremmingen als gevolg van evenementen beperkt. Richtlijn is dat er maximaal 6x per jaar een stremming is voor evenementen en dat het maximaal 3x op dezelfde vaarroute voorkomt. Bij meerdere aanvragen:

- Gaan reeds verleende vergunningen voor op nieuwe aanvragen;
- Gaan aanvragen voor categorie 1 evenementen voor op categorie 2 en 3 evenementen;
- Gaan aanvragen voor categorie 2 evenementen voor op categorie 3 evenementen.

Het aantal stremmingen is een richtlijn. In uitzonderlijke gevallen kan WBD hiervan afwijken. De volgende vaarroutes worden onderscheiden: Manderssluis-Roosendaal, Manderssluis-Markkanaal. Markkanaal-Breda, Bendensas-Markvlietkanaal.

Voor een publicatie gelden de volgende termijnen:

- Voor categorie 1 evenementen >2 uur stremming: publicatie 4 weken voor aanvang van het evenement.
- Voor categorie 2 evenementen >2 uur stremming: publicatie 4 weken voor aanvang van het evenement.
- Voor categorie 3 evenementen 2/4 uur: publicatie 2 weken voor aanvang van het evenement.

Voor de aspecten waarop moet worden beoordeeld en de mogelijke voorwaarden zie § 3.4.1.

3.5.2 Ongeplande stremmingen

Ook ongeplande stremmingen zoals hieronder aangegeven worden door de nautisch beheerder gemeld aan de Waterkamer. De Waterkamer plaatst alle meldingen op de site www.vaarweginformatie.nl en verstuurt alle meldingen naar geregistreerde gebruikers. Bij ongeplande stremmingen dient de melding zo snel als mogelijk is te worden gedaan.

Extreem weer.

Bij extreem weer (wind, slecht zicht, hoogwater, droogte) wordt de bediening van de sluisen en bruggen tijdelijk gestaakt. De situaties waarbij dit voorkomt staan beschreven in § 4.4.2. De vaarweg tussen de bruggen en sluisen is niet direct gestremd maar het doorgaande verkeer op de vaarwegen zal wel gestremd zijn.

Ijs

Bewegende delen in sluiscomplexen worden ijsvrij gehouden zodat het kunstwerk zo lang mogelijk operationeel blijft. Het waterschap levert gegevens over de ijsdikten en de bevaarbaarheid aan de Waterkamer van Rijkswaterstaat. De Waterkamer publiceert deze gegevens op een landelijke site. Schippers kunnen deze informatie raadplegen via <http://www.vaarweginformatie.nl/fdd/main/berichtgeving/ijskaart>.

Het verloop van de vaarmogelijkheden bij ijsvorming is vastgelegd in 'Specialistische informatie over het voorkomen en bestrijden van calamiteiten m.b.t. scheepvaart en ijsvorming d.d. 15-12-2015' en is als volgt.

Ijsdikte	Vaarmogelijkheid
0 tot 4 cm dikte	geen of nauwelijks hinder voor de scheepvaart (code AA tot EC).
4 tot 8 cm dikte	nog wel scheepvaart mogelijk maar de mogelijkheden kunnen snel veranderen. (code EC tot code KK).
8 tot 12 cm dikte	alleen varen mogelijk in konvooi of met een sleepboot (vanaf code KK tot code SL). Vaarverbod instellen mogelijk.
Nog zwaardere ijsvorming	Ijsbrekers en/of konvooivaart (vanaf code UM). Vaarverbod instellen mogelijk.

Zodra er sprake is van de ijsvorming van 8 tot 12 cm dikte kan een vaarverbod worden ingesteld. De afweging bij het instellen van een vaarverbod betreft schade aan kunstwerken/oeveren vs. het economische belang van de scheepvaart vs. schaatsrecreatie. Een ontheffing van het verbod is **niet** mogelijk.

Legenda ijskaart behorend bij www.vaarweginformatie.nl

De eerste en tweede code bepalen samen de ijsclassificatie

Verklaring 1 ^{ste} code: IJstoestand		Verklaring 2 ^{de} code: Vaarmogelijkheid	
Dikte 0-4 cm		A	Scheepvaart normaal
A	Open water	B	Scheepvaart ondervindt nog geen hinder
B	Licht verspreid drijfijs	C	Vaart mogelijk voor motorschepen vanaf 0.74 Kw (1 pk) per 2 ton
C	Licht drijfijs	D	Vaart mogelijk voor motorschepen vanaf 0.74 Kw (1 pk) per 1ton
D	Licht vast ijs	E	Huidige vaarmogelijkheid blijft hetzelfde
Dikte 4-8 cm		F	Scheepvaart gering
E	Middelzwaar verspreid drijfijs tot 40% bedekt	G	Vaarmogelijkheid kan snel verslechteren
F	Middelzwaar verspreid drijfijs 40 tot 75% bedekt	H	Geen vaart, maar niet gestremd
G	Middelzwaar verspreid drijfijs 75% in geul of slop	K	Varen in konvooi of sleep mogelijk
H	Middelzwaar vast ijs	L	Geen vaart indien niet wordt gebroken
Dikte 8-12 cm		M	Scheepvaart met ijsbrekers mogelijk
K	Zwaar verspreid drijfijs tot 40% bedekt	P	Binnenhavens nauwelijks bereikbaar
L	Zwaar verspreid drijfijs tot 40 tot 75% bedekt	T	Vaarmogelijkheid kan snel verbeteren
M	Zwaar opeen gepakt drijfijs met meer dan 75% kans op propvorming	V	Vaarverbod
P	Zwaar drijfijs met meer dan 75% in geul of slop, heden gebroken geul	X	Verplichte konvooivaart
R	Zwaar vast ijs		
Dikte > 12 cm			
S	Zeer zwaar drijfijs en pakijis bijna 100% bedekt		
Dikte > 40 cm			
U	Ijsdam of kruierend ijs		
Dikte onbekend			
O	Verdijpend (pap)ijs, niet meer hinderlijk		
V	Vaarverbod		

Figuur 1. Legenda ijskaart behorend bij [vaarweginformatie.nl](http://www.vaarweginformatie.nl)

Intrekken vaarverbod

De bevoegdheid tot het weer intrekken van het vaarverbod is gemandateerd aan de manager bedienen van WBD. Bij afwezigheid is een WAT-voorzitter gemandateerd voor het intrekken van het vaarverbod, bij voorkeur manager proces Onderhouden.

Deze is ook bevoegd om het vaarverbod *gedeeltelijk* in te trekken voor een bepaald traject zodat daar toch gevaren kan worden. (Ontheffing is niet mogelijk.)

Inzet van ijsbreker op vaarwegen

WBD heeft als beleid dat er door het waterschap zelf geen ijsbreker ingezet wordt om de vaarwegen bevaarbaar te houden en is daar ook niet toe verplicht. Het inzetten van een ijsbreker kan gedaan worden op verzoek van één of meerdere bedrijven en wordt van geval tot geval beoordeeld. De criteria bij het (laten) inzetten van een ijsbreker zijn dezelfde als de criteria voor het plaatselijk intrekken van een vaarverbod (zie paragraaf intrekken vaarverbod).

Automatische Objecten

Roode Vaart inlaat, Stuw Roode Vaart Zuid, Inlaat Oosterhout, Spuisluis de Vierlingh worden ingesteld op de weerssituatie.

Calamiteiten

In geval van calamiteiten waarbij er sprake is van (gedeeltelijke)stremming wordt dit zo snel mogelijk door medewerkers van het WBD gemeld aan de nautisch beheerder en doorgegeven aan de waterkamer. Bij afwezigheid van nautische beheerder of buiten kantooruren wordt gemeld aan de Operationele Wacht. Medewerkers van het WBD kunnen ter plaatse ook aanwijzingen geven aan de scheepvaart. Bij

of krachtens algemene maatregel van bestuur wordt bepaald welke personen bevoegd zijn (conform art. 9 van de scheepvaartverkeerswet).

Stremmingen en aanwijzingen zijn erop gericht om de situatie veilig te stellen. Deze dienen altijd zo kort mogelijk te duren. Zodra de situatie weer veilig is worden de stremmingen en aanwijzingen weer ingetrokken. Ook dit wordt gemeld aan en doorgegeven door de waterkamer. Buiten werktijd kunnen berichten doorgegeven worden op mailadres cmij@rws.nl zodat deze direct kunnen worden gepubliceerd. Vaarweggebruikers kunnen de informatie volgen via de site www.vaarweginformatie.nl en [teletekst](#). Calamiteiten kunnen worden gemeld op het algemene nummer van WBD 076 564 10 00. Buiten kantoor tijden en in het weekend krijg je een keuzemenu te horen: toets 1.

3.5.3 Hinder

Naast stremmingen kan er ook hinder optreden voor de overige scheepvaart als gevolg van vaarbewegingen, werkzaamheden of andere activiteiten op of langs de vaarweg die niet vallen binnen het normaal toegestane gebruik. Bij hinder valt te denken aan snelheidsbeperking, diepgangbeperking, versmalling van de vaarweg, voorkomen hinderlijke golfslag, oplopende wachttijden bij bruggen of sluisen, afname capaciteit wacht en opstelplaatsen of afmeervoorzieningen etc.

Indien er sprake is van hinder dient rekening te worden gehouden met de beoordelingstermijn van 8 weken voor de vergunning **plus** de termijn van aanmelding bij de nautisch beheerder conform onderstaande tabel. Zodat de nautisch beheerder voldoende tijd heeft voor afstemming en publicatie voor de scheepvaart.

Duur van de hinder	Aanmelding bij de nautisch beheerder	Publicatie voor de scheepvaart (minimaal)
Geen hinder	1 week voor uitvoering*	Geen bericht
Maximaal 1 dag hinder	2 weken voor uitvoering*	1 week voor uitvoering
Maximaal 4 weken hinder	6 weken voor uitvoering*	4 week voor uitvoering
Meer dan 4 weken hinder	8 weken voor uitvoering	6 weken voor uitvoering

* In geval van omstandigheden die niet vooraf hadden kunnen worden voorzien en waarvoor niet tijdig een vergunning aanvraag is ingediend gelden minimaal deze termijnen.

3.5.4 Specifieke maatregelen

Verbod op ankeren of gebruik van spudpalen:

Er geldt op de vaarwegen geen algemeen verbod op ankeren of het gebruik van spudpalen. Enkel daar waar dit middels bebording is aangegeven en boven aangegeven kabels en leidingen is het verboden te ankeren of spudpalen te gebruiken. Bij ankeren of gebruik van spudpalen dient men zich te houden aan artikel 7.02 van het BPR (o.a. niet onder een brug of hoogspanningsleiding, niet in een engte of wanneer een engte ontstaat, niet waar een andere vaarweg of haven uitmondt, niet in traject van veerpont, niet in een route van een aanlegplaats, niet in een keervak etc.).

Verbod op ankeren kan voor vaarwegen worden geregeld in het BPR-bijlage 14a maar dat is niet het geval voor vaarwegen in beheergebied van WBD (dit is bijvoorbeeld wel het geval voor het Markkanaal dat aansluit op het beheergebied van WBD).

Verbod watersport zonder schip (zwemmen):

Er geldt een algemeen verbod op zwemmen op de vaarwegen conform § 8.08 van het BPR. WBD kan hier een vrijstelling of vergunning (als zijnde evenement) voor verlenen, in dat geval wordt dat specifiek aangegeven eventueel met voorwaarden.

Brugspringen valt ook onder het verbod op zwemmen. Brugspringen levert gevaarlijke situaties op, niet alleen door het springen maar ook aangezien de situatie bij bruggen voor de scheepvaart vaak minder overzichtelijk is.

Verbod op varend ontgassen:

Het verbod op varend ontgassen wordt internationaal geregeld in het Scheepsafvalstoffen verdrag (CDNI). Zodra dit is geratificeerd en geïmplementeerd in de Nederlandse wetgeving is het verboden om varend te ontgassen. Het verbod op varend ontgassen zal in Nederland uiterlijk op 1 juli 2024 van kracht worden.

3.6 Onderhoud

Het meeste onderhoud vindt plaats in het kader van het vaarwegbeheer. Onderhoud binnen het nautisch beheer betreft enkel het onderhoud aan de bebording langs de vaarweg. Bebording is vastgelegd in een bebordingsplan.

Onderhoud aan de bebording richt zich op:

- Duidelijk zichtbaar houden van de bebording: staat van de borden inclusief aanwezige verlichting in orde houden en begroeiing weghouden;
- Bebording laten voldoen aan de geldende richtlijnen: Richtlijn scheepvaarttekens (RST);
- Afstemmen en controleren dat borden van brugbeheerders juist en goed zichtbaar zijn;
- Verwijderen van illegaal geplaatste borden.

Het plaatsen of verwijderen van borden (of andere verkeerstekens) wordt vastgelegd door middel van een verkeersbesluit conform het Besluit Administratieve Bepalingen Scheepvaartverkeer (BABS) Borden die in beheer zijn van derden (bijvoorbeeld brugbeheerders) moeten wel worden opgenomen in verkeersbesluiten van WBD. Het onderhoud aan borden in beheer van derden dient ook door die derden zelf uitgevoerd te worden.

3.7 Toezicht en handhaving

Toegestane afmetingen

Toezicht en handhaving op de toegestane afmetingen vindt op twee manieren plaats:

1. Bij de 'in- en uitgang' van het vaargebied. Dit betreft de Manderssluis met sluiswachters onder verantwoordelijkheid van WBD en de Marksluis die in beheer is van Rijkswaterstaat Zuid-Nederland.
2. op de vaarweg door medewerkers van toezicht/handhaving en onderhoud;

Schepen die bij de ingang niet blijken te voldoen aan de maximaal toegestane afmetingen en geen vergunning hebben worden niet toegelaten. Zij worden geïnformeerd over de voorwaarden en mogelijkheden om een vergunning aan te vragen.

Schepen die op de vaarweg blijken niet te voldoen worden daarop aangesproken en dienen het vaargebied via de veiligste route te verlaten. Tevens worden zij geïnformeerd over de voorwaarden en mogelijkheden voor een vergunning. Deze schepen worden geregistreerd. Bij herhaling zal een bestuurlijke boete worden opgelegd.

Toegestane snelheid

Toezicht en handhaving op de toegestane snelheid wordt direct op de vaarweg uitgevoerd door daartoe bevoegde en opgeleide ambtenaren. Zij leggen direct bestuurlijke boetes op.

4. Sluizen en bruggen

4.1 Toepasselijkheid

Onderstaand worden de gegevens vermeld van de bruggen en sluizen die door het WBD worden beheerd inclusief de bedientijden. Zie ook <https://www.brabantsedelta.nl/> voor meest actuele bedientijden. Daarnaast zijn actuele wijzigingen te vinden op kanaal 721 en Fairway Information Services (vaarweginformatie.nl).

4.1.1 Bruggen

De bedientijden van bruggen zijn vastgelegd in verkeersbesluiten. De actuele bedientijden zijn te vinden op website van WBD.

Prinslandsebrug

Beweegbare ophaalbrug die op afstand wordt bediend vanuit de Manderssluis (marifoonkanaal 20). De bediening van de brug is in beheer bij het waterschap.

Doorvaartopening is 12,2m breed tussen de remmingwerken en bij geopende brug 11,4m op hoogte Kanaalpeil (KP)+18,4m. In gesloten toestand is de doorvaarthoogte 2,8m t.o.v. KP.

Roodevaartbrug

Beweegbare ophaalbrug die op afstand wordt bediend vanuit de Manderssluis (marifoonkanaal 22). De bediening van de brug is in beheer bij het waterschap.

Doorvaartopening is 7,4m breed. In gesloten toestand is de doorvaarthoogte 1,6m t.o.v. KP.

Brug over bovenhoofd Nieuw-Bovensas

Vaste brug. Doorvaartopening is 8,0m breed. Doorvaarthoogte 3,0m t.o.v. KP

Fietsbrug over het buitenhoofd Benedensas

Over het buitenhoofd van het Benedensas is een rolbrug die bediend kan worden door voetgangers, na start duurt het ca. 3 min. eer de brug gesloten is. De brug staat als regel open (totale tijd openen en sluiten ca. 15 min. en is volautomatisch). De bediening van de brug is in beheer bij de gemeente Steenberg.

Doorvaartopening is 8,0m breed. In gesloten toestand is de doorvaarthoogte 2,7m t.o.v. KP.

4.1.2 Sluizen

Onderstaande sluizen zijn in beheer bij het WBD. In het gebied van WBD zijn nog meer sluizen maar deze worden niet beheerd en/of bediend door WBD.

De bedientijden zijn vastgelegd in verkeersbesluiten. De actuele bedientijden zijn te vinden op website van WBD.

Manderssluis

Staat in het algemeen open, doorvaart wordt d.m.v. lichten geregeld. Gaat in bedrijf bij stroomsnelheden boven 75 cm/s. In de zomermaanden kan i.v.m. waterkwaliteits- en of kwantiteitsmaatregelen een schutregeling van toepassing zijn. Het is toegestaan in de kolk de auto af te zetten (schepen mogen in de sluis afmeren en hun auto van of aan boord zetten en daarna weer doorvaren binnen bedientijden). Sluis is 12,0m breed en 110,0m lang. Bediening op de sluis zelf (marifoonkanaal 20).

Sluis Roodevaart

Sluis is 7,5m breed (dit is de breedte van de hoofden de kolk zelf is breder) en 87,0m lang

Sluis wordt op afstand bediend vanuit de Manderssluis (marifoonkanaal 22).

Nieuw-Bovensas of Roosendaalsche Sas (sluis Bovensas)

Sluiskolk is 8,0m breed en 66,8m lang. Sluis staat in de regel open.

Benedensas

Sluis is 8,0m breed (dit is de breedte van de hoofden de kolk zelf is breder) en 73,0m lang. Sluis staat in de regel open. Als de fietsbrug over het buitenhoofd wordt bediend is de sluis gesloten voor scheepvaart.

4.2 Toegestane afmetingen

Manderssluis

De toegestane afmetingen zijn conform de vaarweg:

	Vaarweg	CEMT-klasse Recreatie klasse	Maximale toegestane afmetingen
1	Dintel Traject: <u>Volkerak - Prinslandsebrug</u>	Va BM	Lengte 96m Breedte 11,50m

De breedte van de sluis is 12m en de lengte 115m. De kolk voldoet daarmee net niet aan de minimale nuttige afmetingen van 12,5m x 125-150m voor klasse Va volgens RVW § 4.3.2. De maximaal toegestane afmetingen direct achter de sluis zijn met 96x11,5m kleiner dan de maximale afmetingen voor klasse Va schepen (135x11,4). Het bereikbare vaargebied voor schepen van deze afmetingen is beperkt tot aan de Prinslandsebrug. Na de Prinslandsebrug zijn de maximaal toegestane afmetingen nog kleiner namelijk 86x9,6m. De afmetingen van de sluis zijn daarmee passend bij de maximaal toegestane afmetingen van het vaargebied achter de sluis. De sluis staat in de regel open; in die situaties vormt de lengte van de sluis geen fysieke beperking.

Prinslandsebrug

De toegestane afmetingen zijn conform de vaarweg:

	Vaarweg	CEMT-klasse Recreatie klasse	Maximale toegestane afmetingen
2	Dintel Traject: <u>Prinslandsebrug - Roode Vaart Zuid</u>	IV BM	Lengte 86m Breedte 9,6m

De breedte van de doorvaartopening is 12,2m en voldoet daarmee aan de gewenste doorvaartbreedte van 12,0m voor klasse IV enkelstrooksprofiel volgens RVW § 5.6.3. Voor hoge schepen is de doorvaartbreedte door de vorm van de brug op grotere hoogte beperkt bij geopende brug namelijk 11,4m op hoogte KP+18,4m.

Sluis Roodevaart en Roodevaartbrug

De toegestane afmetingen zijn conform de vaarweg:



	Vaarweg	CEMT-klasse	Maximale toegestane afmetingen
9	Roode Vaart Noord	II	Lengte 50,0m Breedte 6,7m Hoogte 7,0m voor scheepvaartreparatiebedrijven lengte 80m en breedte 7m toegestaan

De breedte van de doorvaartopening van de Roodevaartbrug is 7,4m en voldoet daarmee niet aan de gewenste doorvaartbreedte van 8,5m voor klasse II enkelstrooksprofiel volgens RVW § 5.6.3. De doorvaartbreedte van de brug is dus krap zeker voor 7m brede schepen die zijn toegestaan naar scheepvaartreparatiebedrijven. Gezien het beperkte aantal schepen door het korte vaargebied achter de brug wordt dit acceptabel geacht.

De breedte van de Roodevaartsuis is 7,5m en de lengte 87m. De kolk voldoet daarmee aan de minimale nuttige afmetingen van 7,5m x 60m voor klasse Va volgens RVW § 4.3.2. De kolk afmetingen zijn ook voldoende voor de 7x80m schepen naar de scheepvaartreparatiebedrijven.

Op verzoek kan de hefdeur in het buitenhoofd van de Roodevaartsuis worden geheven tot NAP+14,60m. Sluis en brug staan daarmee een grotere doorvaarthoogte toe dan de maximaal toegestane hoogte van 7,0m.

Nieuw-Bovensas en Brug over bovenhoofd

De toegestane afmetingen zijn conform de vaarweg:

	Vaarweg	CEMT-klasse Recreatie klasse	Maximale toegestane afmetingen
8	<u>Roosendaalsche Vliet</u>	0 CM	Lengte 15m Breedte 4,0m

De doorvaartopening van de sluis en brug is 8,0m breed en is voldoende voor te toegestane breedte van 4,0m. De kolk lengte is 66.8m en daarmee ook ruim voldoende. Bovendien staat de sluis in de regel open.

Benedensas en Fietsbrug over het buitenhoofd

De toegestane afmetingen zijn conform de vaarweg:

	Vaarweg	CEMT-klasse Recreatie klasse	Maximale toegestane afmetingen
7	<u>Steenbergsche Vliet</u>	II CM	Lengte 56,0m Breedte 7,2m

De doorvaartopening van de sluis en de brug is 8,0m en voldoet daarmee **niet** aan de gewenste brugdoorvaartbreedte van 8,5m voor klasse II enkelstrooksprofiel volgens RVW § 5.6.3. De doorvaartbreedte is dus krap. De kolkbreedte voldoet wel aan de minimale nuttige kolkbreedte van 7,5m voor klasse II volgens RVW § 4.3.2. Het betreft een monumentale sluis dus de beperkte doorvaartbreedte wordt acceptabel geacht. Ook aangezien er niet of nauwelijks beroepsvaart gebruik maakt van deze vaarweg.

De sluis is 73m lang en daarmee voldoet deze aan de minimale nuttige kolk lengte van 60m voor klasse II RVW § 4.3.2.

4.3 Vergunningen bij sluizen en bruggen

Om de vlotte en veilige scheepvaart te garanderen dient een vergunning te worden aangevraagd bij overschrijding van de maximaal toegestane afmetingen of afwijking van reguliere bedientijden. Hoe de aanvraag wordt beoordeeld en welke voorwaarden kunnen worden gesteld staat beschreven in § 4.3.1. De procedure staat beschreven in § 4.3.2.

Bij het beoordelen van een aanvraag voor een scheepvaartvergunning wordt ook gekeken naar aspecten voorkomend uit het watersysteembeheer en het vaarwegbeheer.

Naast een scheepvaartvergunning kunnen voor vaarbewegingen, werkzaamheden of andere activiteiten op of langs de vaarweg ook andere vergunningen noodzakelijk zijn.

4.3.1 Beoordeling vergunningen en voorwaarden

Een scheepvaartvergunning kan worden verleend voor het afwijken van B1) de maximaal toegestane scheepsafmetingen, B2) afwijking van de reguliere bedientijden. Het gaat hierbij om incidentiele gebeurtenissen of individuele schepen.

Een scheepvaartvergunning voor afwijken van de maximaal toegestane scheepsafmetingen voor bruggen of sluizen gaat meestal samen met vergunning voor de vaarweg. Deze kunnen gezamenlijk in één vergunning worden aangevraagd.

Een vergunning wordt enkel verleend indien de vlotte en veilige doorvaart van de (overige)scheepvaart kan worden gegarandeerd. Een aanvraag wordt beoordeeld aan de hand van de Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaartpolitiereglement. Er mag geen (of zo min mogelijk) vervuiling of schade worden veroorzaakt aan de natuur, oevers, dijken en bruggen.

Onderstaande beoordelingsaspecten en voorwaarden zijn niet limitatief, er kunnen bij een aanvraag dus ook andere aspecten worden beoordeeld en andere voorwaarden worden gesteld. Beoordelingsaspecten en voorwaarden kunnen per vergunningsaanvraag verschillen.

Beoordelingsaspecten

- Gevaar voor mens en natuur zowel op, in als naast de vaarweg;
- Schade aan bruggen en sluizen plus schade aan naastgelegen oevers, bodem, kunstwerken en aanliggende havens en vaarwegen. Bijvoorbeeld door aanvaringen, schroefstraal belastingen of golven, ontgrondingen of aanzanding;
- Beperkingen voor de overige scheepvaart zoals extra reistijd door aanpassing van vaargedrag, stremmingen of wachttijden bij versmallingen of één richtingsverkeer;
- Hinder voor omgeving waaronder ook afgemeerde schepen langs de vaarweg of in aanliggende havens of vaarwegen. Bijvoorbeeld hinder door golven en zuiging maar ook door geluid, licht, stof, stank;
- Vervuiling van oppervlaktewater en/of grondwater

Bij de beoordeling wordt uitgegaan van risico = kans x gevolg. Alleen als kans en gevolg voldoende klein zijn kan een vergunning worden gegeven. Indien dat niet het geval worden voorwaarden gesteld

om kans en/of gevolg voldoende klein te maken. Wanneer het niet mogelijk is met voorwaarden om het risico voldoende klein te maken wordt geen vergunning verleend.

		Voorwaarde	
		Klein	Groot
Gevolg	Kans		
	Klein	Vergunning verlenen	Vergunning niet verlenen
Groot	Klein	Vergunning niet verlenen	Vergunning niet verlenen
	Groot	Vergunning niet verlenen	Vergunning niet verlenen

Voorwaarden

De volgende voorwaarden kunnen worden verbonden aan het verlenen van een vergunning:

- Tijdstip en duur van passage of afwijkende bedieningstijden aanpassen zodat gevaarlijke situaties of hinder wordt voorkomen of beperkt. Bijvoorbeeld passages niet plannen in drukke periodes.
- Stremmen van de (overige)scheepvaart; indien de veiligheid niet kan worden gegarandeerd in combinatie met (overige)scheepvaart is het onder omstandigheden mogelijk om de (overige)scheepvaart te stremmen. Of een stremming wordt toegestaan en de duur van de stremming is afhankelijk van het object, en de te verwachten hinder op het moment van de stremming. Zie § 4.4.1 en 4.4.2 voor nadere uitwerking van stremmingen;
- Informeren middels bebording (o.a. matrix bord op Manderssluis) en scheepvaartberichten (bij stremmingen altijd scheepvaartberichten). Ook kunnen sluis/brugwachters de scheepvaart informeren. Tijdelijke bebording dient door aanvragen van de vergunning zelf geleverd te worden;
- Scheepvaartbegeleiding voorschrijven. Indien scheepvaartbegeleiding is gericht op informeren van de (overige)scheepvaart kan dit met 'eigen mensen' mits die zich uiteraard aan de geldende regels houden. Indien er aanwijzingen moeten worden gegeven aan de (overige)scheepvaart dient dit enkel door daarvoor bevoegde en opgeleide mensen te worden uitgevoerd.

4.3.2 Procedure voor vergunningen

Om gebruik te maken van de bruggen en sluisen in de vaarwegen in beheer bij WBD met vaartuigen die groter zijn dan de toegestane afmetingen en/of op tijdstippen afwijkend van de reguliere bedieningstijden is een schriftelijke vergunning van WBD nodig. Om deze vergunning te krijgen moet een verzoek hiertoe worden gericht de afdeling vergunningen van het waterschap. Het aanvraagformulier Scheepvaartvergunning kan worden gedownload via <https://www.brabantsedelta.nl/scheepvaartvergunning-aanvragen> en ingediend via vergunningen@brabantsedelta.nl;

De behandeltermijn van een vergunning bedraagt 8 weken na ontvangst van de complete aanvraag. Een vergunning dient dus minimaal 8 weken voor de gebeurtenis aangevraagd te worden. Het WBD is niet aansprakelijk voor gevolgen van het niet verlenen van een vergunning. Voor afwijkende bedieningstijden worden kosten in rekening gebracht bij de aanvrager.

De aanvraag wordt beoordeeld door het team vergunningverlening van WBD. Daarbij wordt beoordeeld of de vaarweg toegankelijk blijft voor scheepvaartverkeer en of het gebruik van de vaarweg geen (of zo min mogelijk) vervuiling of schade veroorzaakt aan natuur, oevers, dijken, bruggen en sluisen. Aan een vergunning kunnen voorwaarden verbonden worden waaronder de passage van de betreffende bruggen en sluisen is toegestaan.

Het besluit van het waterschap over de vergunning wordt gedeeld met de aanvrager en gemeld bij het team toezicht en handhaving van WBD.

B Vergunningen bruggen en Sluizen

B1 Vergunningen voor afwijken van de maximaal toegestane afmetingen (hoofdstuk 4.2)

De aanvraag voor de vergunning omvat:

- Reden aanvraag vergunning;
- Object;
- Afmetingen van het vaartuig;
- Datum en tijd dat de schutting/passage plaats zou moeten vinden;
- Te treffen maatregelen ten behoeve van het vaarverkeer en maatregelen ter beperking van schade.

B2 Vergunning voor het eenmalig afwijken van de reguliere bedieningstijden (hoofdstuk 4.5).

De aanvraag voor de vergunning omvat:

- Reden aanvraag vergunning;
- Object;
- Datum en tijd dat de schutting/passage plaats zou moeten vinden;
- Motivatie voor de afwijking van de bedientijden.

4.4 Tijdelijke maatregelen

4.4.1 Geplande stremmingen

Net als voor de vaarwegen dient voor geplande stremmingen een vergunning te worden aangevraagd. Het WBD als nautisch beheerder toetst deze vergunningsaanvraag en plaatst bij goedkeuring een melding aan de Waterkamer. De Waterkamer plaatst alle meldingen op de site www.vaarweginformatie.nl en verstuurt alle meldingen naar geregistreerde gebruikers.

Indien er sprake is van stremmingen dient rekening te worden gehouden met de beoordelingstermijn van 8 weken voor de vergunning **plus** de termijn van aanmelding bij de nautisch beheerder conform onderstaande tabel. Zodat de nautisch beheerder voldoende tijd heeft voor afstemming en publicatie voor de scheepvaart. Voorbeeld: voor een stremming van 7 dagen dient de vergunningaanvraag 16 weken voor de stremming volledig te zijn ingediend.

Duur van de stremming	Aanmelding bij de nautisch beheerder	Publicatie voor de scheepvaart (minimaal)
Geen hinder	1 week voor uitvoering*	Geen bericht
Maximaal 2 uur	2 weken voor uitvoering*	1 week voor uitvoering
Maximaal 2 dagen	6 weken voor uitvoering*	4 weken voor uitvoering
Maximaal 7 dagen	8 weken voor uitvoering	6 weken voor uitvoering
Maximaal 4 weken	26 weken voor uitvoering	13 weken voor uitvoering
Meer dan 4 weken	52 weken voor uitvoering	39 weken voor uitvoering

* In geval van omstandigheden die niet vooraf hadden kunnen worden voorzien en waarvoor niet tijdig een vergunning aanvraag is ingediend gelden minimaal deze termijnen.

Voor onderhoudswerkzaamheden met een spoedeisend karakter geldt de publicatietermijn niet. Er dient dan wel z.s.m. een scheepvaartbericht geplaatst te worden.

Testsluitingen en testbedieningen zijn uitgesloten van vergunningsplicht. Deze zijn kortdurend en zullen bij voorkeur worden gepland zodat er geen of minimaal oponthoud of hinder is.

Aanleg en onderhoudswerkzaamheden

Voor een stremming voor aanleg- en onderhoudswerkzaamheden wordt conform § 4.3 een vergunning aangevraagd bij de nautisch beheerder. Dit geldt ook voor onderhoudswerkzaamheden die WBD zelf uitvoert. Bij het plannen van onderhoudswerkzaamheden dient rekening te worden gehouden met de aard van de vaarweg, de duur van de stremming en de te verwachten hinder. Daarbij wordt gestreefd naar minimale hinder en zo kort mogelijke stremmingen. Ook worden onderhoudswerkzaamheden zoveel mogelijk gebundeld uitgevoerd zodat de hinder wordt beperkt.

Evenementen

Evenementen mogen de werking van sluizen en bruggen niet beïnvloeden. Er worden dus normaal gesproken geen vergunningen verleend voor het stremmen van sluizen en bruggen voor evenementen. Enkel in uitzonderlijke gevallen kan dit worden overwogen. Dan geldt dezelfde procedure als beschreven in § 3.5.1. Een vergunning aanvraag voor het stremmen van sluizen of bruggen dient ruim van tevoren, minimaal 13 weken, aangevraagd te worden aangezien hier een uitzonderlijk afweging voor gemaakt dient te worden. Een stremming van sluis of brug zal altijd in combinatie zijn met een stremming voor de aangrenzende vaarweg(en).

4.4.2 Ongeplande stremmingen

Ook ongeplande stremmingen zoals hieronder aangegeven worden door de nautisch beheerder gemeld aan de Waterkamer. De Waterkamer plaatst alle meldingen op de site www.vaarweginformatie.nl en verstuurt alle meldingen naar geregistreerde gebruikers. Bij ongeplande stremmingen dient de melding zo snel als mogelijk is te worden gedaan.

Extreem weer.

Onder de volgende weersomstandigheden worden de sluisen en bruggen tijdelijk niet meer bediend en is de scheepvaart gestremd:

Stremming door wind:

Bij windsnelheden boven de 6 bft. voor bruggen (windsnelheid > 14,0 m/s) en boven de 8 bft. voor de Manderssluis (windsnelheid > 20 m/s) wordt er niet meer bediend.

Stremming door slecht zicht:

Indien het zicht op een object minder is dan 50 meter door mist of andere extreme weersomstandigheden wordt er niet meer bediend. Dit is op basis van het oordeel van de sluiswachter.

Stremming door hoogwater:

Indien er op de site <https://waterinfo.rws.nl/> een bepaalde waterstand van NAP+0.50 NAP (sluiten deuren Volkerak) wordt verwacht dienen de puntdeuren van het bovenhoofd van de Manderssluis gesloten te worden en de bediening te worden gestaakt. Indien de puntdeuren van het bovenhoofd door een technisch mankement op dat moment niet kunnen sluiten, dient de noodkering of waaierdeuren gesloten te worden.

Droogte en blauwalg:

Normaal zijn de deuren van de Manderssluis aan beide zijden geopend en wordt er enkel bediend met de lichten. De lichten staan op de automaat maar kunnen door de sluiswachters worden aangepast om de scheepvaart een vlottere doorgang te verlenen. Bij droogte of dreiging van blauwalg op het Volkerak wordt de Manderssluis bediend met de waaierdeuren. Dit geeft geen stremmingen maar geeft wel langere schuttijden.

Ijs

Voor ijs geldt bij de sluisen en bruggen hetzelfde als voor de vaarweg zoals beschreven in § 3.5.2. Aangezien ijs zich ophoopt bij vernauwingen en om schade aan de constructies te voorkomen, is de situatie bij de sluisen en bruggen vaak maatgevend voor de vaarmogelijkheden.

Calamiteiten

In geval van calamiteiten waarbij er sprake is van (gedeeltelijke)stremming wordt dit zo snel mogelijk door medewerkers van het WBD gemeld aan de nautisch beheerder en doorgegeven aan de waterkamer. Medewerkers van het WBD kunnen ter plaatse ook aanwijzingen geven aan de scheepvaart. Stremmingen en aanwijzingen zijn erop gericht om de situatie veilig te stellen. Deze dienen altijd zo kort mogelijk te duren. Zodra de situatie weer veilig is worden de stremmingen en aanwijzingen weer ingetrokken. Ook dit wordt gemeld aan en doorgegeven door de waterkamer. Vaarweggebruikers kunnen de informatie volgen via de site www.vaarweginformatie.nl.

4.4.3 Hinder

Naast stremmingen kan er bij sluisen en bruggen ook hinder optreden voor de overige scheepvaart als gevolg van vaarbewegingen, werkzaamheden of andere activiteiten die niet vallen binnen het normaal toegestane gebruik. Bij hinder valt te denken aan snelheidsbeperking, diepgangbeperking, versmalling van de vaarweg, voorkomen hinderlijke golfslag, oplopende wachttijden bij bruggen of sluisen, afname capaciteit wacht en opstelplaatsen of afmeervoorzieningen etc.

Indien er sprake is van hinder dient rekening te worden gehouden met de beoordelingstermijn van 8 weken voor de vergunning **plus** de termijn van aanmelding bij de nautisch beheerder conform onderstaande tabel. Zodat de nautisch beheerder voldoende tijd heeft voor afstemming en publicatie voor de scheepvaart.

Duur van de hinder	Aanmelding bij de nautisch beheerder	Publicatie voor de scheepvaart (minimaal)
Geen hinder	1 week voor uitvoering*	Geen bericht
Maximaal 1 dag hinder	2 weken voor uitvoering*	1 week voor uitvoering
Maximaal 4 weken hinder	6 weken voor uitvoering*	4 week voor uitvoering
Meer dan 4 weken hinder	8 weken voor uitvoering	6 weken voor uitvoering

* In geval van omstandigheden die niet vooraf hadden kunnen worden voorzien en waarvoor niet tijdig een vergunning aanvraag is ingediend gelden minimaal deze termijnen.

4.4.4 Specifieke maatregelen

Verbod watersport zonder schip (zwemmen):

Er geldt een algemeen verbod op zwemmen op de vaarwegen conform § 8.08 van het BPR. Dit geldt zeker in, en in de buurt van sluisen en bruggen.

Niet aangedreven vaartuigen (kano's, roeiboten etc.):

Er zijn geen speciale voorzieningen voor niet aangedreven vaartuigen om de sluisen te passeren (kano oversteekplaatsen o.i.d.). Het is daarom toegestaan dat voor niet-aangedreven vaartuigen de sluisen middels het normale schutbedrijf passeren. Bij openstaande sluisen dient te worden gepasseerd zoals aangegeven met de lichten. Indien sluisen in schutbedrijf zijn dient er een aparte aanvraag te worden gedaan via de meldknoppen of marifoon zodat de bedienaar op de hoogte is en eventueel aanwijzingen kan geven wanneer en waar mee te schutten.

4.5 Bediening

De volgende objecten worden bediend: Manderssluis, Prinslandsebrug, sluis Roode Vaart en de Roodevaartbrug. Alle objecten worden op afstand bediend vanuit de Manderssluis. De bediening is vastgelegd in het bedienprotocol.

De bedientijden zijn vastgelegd in verkeersbesluiten. De actuele bedientijden zijn te vinden op website van WBD.

Bij de bediening van de objecten volgt het waterschap de BPR, tenzij de bedienaar anders aangeeft ten behoeve van een goede doorstroom voor alle vaarweggebruikers.

Bruggen en sluisen kunnen bij uitzondering buiten de gebruikelijke openingstijden toch open op verzoek en tegen betaling. Verzoek indienen via website of algemeen nummer van WBD. Indien het doorvaart betreft dient door de gebruiker ook afstemming met RWS en ProRail plaats te vinden i.v.m. bediening van andere bruggen en/of sluisen.

4.6 Onderhoud

Onderhoud van sluisen en bruggen valt onder het vaarwegbeheer. Bij het plannen van onderhoud aan sluisen en bruggen wordt getracht de hinder voor de scheepvaart zoveel mogelijk te beperken. Onderhoud waarbij stremmingen optreden worden indien mogelijk op één vaarroute gelijktijdig gepland.

Onderhoud, zeker wanneer die gepaard gaan met stremmingen, worden waar mogelijk buiten het recreatie vaarseizoen en drukke periodes voor de beroepsvaart gepland.

4.7 Toezicht en handhaving

Toegestane afmetingen

Net als voor de vaarweg (zie § 3.7) vindt toezicht en handhaving op de toegestane afmetingen plaats op twee manieren:

1. bij de 'in- en uitgang' van de het vaargebied;
2. op de vaarweg.

De Sluis Roodevaart en de Roodevaartbrug zijn de enige toegang tot de achterliggende vaarweg. Toezicht en handhaving op toegestane afmetingen voor sluis, brug en vaarweg vallen hier dus samen. Schepen die bij de ingang niet blijken te voldoen aan de maximaal toegestane afmetingen en geen vergunning hebben worden niet toegelaten.

Bij de Manderssluis en de Prinslandsebrug is dit niet het geval aangezien schepen ook via ander kanten de vaarweg binnen komen. Via de Steenbergse- en Roosendaalse Vliet zijn de vaarweg en de vaste brug over de Bovensas dusdanig klein dat via die route geen schepen kunnen komen die groter zijn dan de toegestane afmetingen voor Manderssluis en Prinslandsebrug. De Marksluis heeft kolkafmetingen van 120x14m. Via die route kunnen schepen de sluis binnen varen die groter zijn dan de toegestane afmetingen op de Mark en Dintel. Het traject met de kleinste toegestane afmetingen is de Mark en Dintel tussen het Markkanaal en de Roodevaart Zuid; 82x8,3m. Maar ook de maximaal toegestane afmetingen voor de Manderssluis 96x11,5m en de Prinslandsebrug 86x9,6m kunnen worden overschreden door schepen die via de Marksluis binnen komen. De Markspoorbrug in Zevenbergen vormt een beperking op de breedte aangezien de doorvaartbreedte daar maar 9,0m is. Voor toezicht bij de ingang van het vaargebied wordt daarom samengewerkt met Rijkswaterstaat Zuid Nederland als beheerder van de Marksluis. Schepen die bij de ingangen (Manderssluis en Marksluis) niet blijken te voldoen aan de maximaal toegestane afmetingen en geen vergunning hebben worden niet toegelaten.

Voor de Benedensas en de Bovensas inclusief de bruggen is geen toezicht en handhaving mogelijk bij de ingang. Voor deze objecten en Steenbergsche en Roosendaalsche Vliet wordt daarom enkel toezicht en handhaving op de vaarweg toegepast. Schepen die blijken niet te voldoen worden daarop aangesproken en dienen het vaargebied via de meest veilige route te verlaten. Tevens worden zij geïnformeerd over de voorwaarden en mogelijkheden voor een vergunning. Deze schepen worden geregistreerd. Bij herhaling zal een bestuurlijke boete worden opgelegd.

5. Oevers

5.1 Afmeervoorzieningen

Het waterschap is terughoudend met het verlenen van een vergunning voor een afmeervoorziening. Alle vaarwegen in West-Brabant zijn namelijk een KRW-waterlichaam en/of onderdeel van een ecologische verbindingzone. Het belang van de chemische en ecologische kwaliteit van dit watersysteem moet worden afgewogen tegen het belang voor het aanleggen c.q. gebruiken van een afmeervoorziening.

Voor de KRW is expliciet in het Waterbeheerprogramma van het waterschap een toetsingskader opgenomen in bijlage 7 (Klimaatbestendig en veerkrachtig waterlandschap (sim-cdn.nl)).

Uit de toetsing aan het Waterbeheerprogramma moet blijken dat het verlenen van een vergunning voor een afmeervoorziening toelaatbaar is. Daarnaast gelden er ook andere toetsingskaders, zoals de 'Beleidsregels voor waterkering, waterkwantiteit en grondwater' alsmede dit operationeel nautisch beleid. Vanuit het nautisch beheer kijkt het waterschap naar de effecten van een afmeervoorziening op o.a. de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer en op het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen (zie artikel 3 van de Scheepvaartwet).

Wanneer een watervergunning voor een afmeervoorziening wordt aangevraagd dient te worden voldaan aan onderstaande voorwaarden en procedure.

5.1.1 Beoordeling vergunningen en voorwaarden

Een vergunning kan worden verleend voor C1) definitieve afmeervoorzieningen, C2) tijdelijke afmeervoorzieningen. Onderstaand is enkel de beoordeling op nautische aspecten gegeven. Voor een afmeervoorziening kan ook een beoordeling op andere beleidsaspecten (bijvoorbeeld de Keur i.v.m. waterveiligheid) plaats vinden. Daarnaast kunnen ook andere vergunningen c.q. toestemmingen van andere bevoegde instanties (gemeente) van toepassing zijn.

Een vergunning wordt enkel verleend indien de vlotte en veilige doorvaart van de (overige)scheepvaart kan worden gegarandeerd. Een aanvraag wordt beoordeeld aan de hand van de Scheepvaartwet en het Binnenvaartpolitiereglement. Er mag geen (of zo min mogelijk) vervuiling of schade worden veroorzaakt aan de natuur, oevers, dijken en bruggen.

Onderstaande beoordelingsaspecten en voorwaarden zijn niet limitatief, er kunnen bij een aanvraag dus ook andere aspecten worden beoordeeld en andere voorwaarden worden gesteld. Beoordelingsaspecten en voorwaarden kunnen per vergunningsaanvraag verschillen.

Beoordelingsaspecten

- Vlotte en veilige doorvaart op vaarweg waarlangs de afmeervoorziening komt en eventueel aangrenzende vaarwegen. Hierbij worden de richtlijnen voor het ontwerp aangehouden zoals opgenomen in de Richtlijn Vaarwegen;
- Daarbij wordt niet alleen de afmeervoorziening zelf maar ook het daaraan toegestane af te meren vaartuig(en) beschouwd.
- Gevaar voor mens en natuur zowel op, in als naast de vaarweg;
- Schade aan oevers, bodem, kunstwerken en aanliggende havens en vaarwegen. Bijvoorbeeld door aanvaringen, schroefstraal belastingen of golven, ontgrondingen of aanzanding;
- Schade aan natuur, ecologie of landschappelijke waarden;
- Hinder voor omgeving waaronder ook schepen aan andere ligplaatsen;
- Vervuiling van oppervlaktewater en/of grondwater;

Bovenstaande geldt zowel voor de uiteindelijke gebruiksfase als voor de realisatiefase.

Voorwaarden

De volgende voorwaarden kunnen worden verbonden aan het verlenen van een vergunning:

- Maximaal aantal en afmetingen van af te meren vaartuigen;
- Aanpassing van de voorgestelde afmetingen en locatie t.o.v. de vaarweg;
- Aanpassing van de voorgestelde materialen en detaillering;
- Maatregelen ter voorkoming van schade aan oever en/of bodem;
- Verplichting tot het opruimen en terugbrengen in de oude staat na einde levensduur van de afmeervoorziening.

Voorwaarden voor de realisatie van de afmeervoorzieningen. Voor werkzaamheden op of langs de vaarweg zie ook de voorwaarden in § 3.4.1 A3.

- Tijdstip, en duur van de realisatie van de afmeervoorzieningen aanpassen zodat gevaarlijke situaties of hinder wordt voorkomen of beperkt. Bijvoorbeeld werkzaamheden niet plannen in drukke periodes.
- Stremmen van de (overige)scheepvaart tijdens de realisatie indien de veiligheid niet kan worden gegarandeerd in combinatie met (overige)scheepvaart. Zie ook § 3.5.1;
- Informeren middels bebording en scheepvaartberichten (bij stremmingen altijd scheepvaartberichten);
- Scheepvaartbegeleiding voorschrijven.

5.1.2 Procedure voor vergunningen

Om een afmeervoorziening te mogen aanleggen, uitbreiden of aanpassen is een schriftelijke vergunning van WBD nodig. Om deze vergunning te krijgen moet een aanvraag worden ingediend via het Omgevingsloket Online (OLO). Nadere informatie en verwijzing naar het OLO zijn te vinden via <https://www.brabantsedelta.nl/watervedingning>.

Na ontvangst stuurt WBD een ontvangstbevestiging. Daarin wordt ook aangegeven wanneer er over de aanvraag wordt besloten. Wanneer de aanvraag te maken heeft met de Keur wordt de aanvraag binnen 8 weken behandeld. Wanneer de aanvraag te maken heeft met de Waterwet is de periode 6 maanden. De termijn begint op het moment dat de aanvraag en alle bijbehorende stukken volledig zijn ingediend. Het WBD is niet aansprakelijk voor gevolgen van het niet verlenen van een vergunning. Voor de nautische beoordeling wordt gekeken naar de vlotte en veilige doorvaart van de (overige)scheepvaart, vervuiling of schade aan natuur, oevers, dijken. Het besluit van het waterschap over de vergunning wordt gedeeld met de aanvrager en gemeld bij het team toezicht en handhaving van WBD.

Vergunningen afmeervoorzieningen

C1 Vergunning voor definitieve afmeervoorzieningen

De aanvraag voor de vergunning omvat:

- Reden aanvraag vergunning;
- Locatie en lay-out van de constructie van de afmeervoorziening;
- Afmeting van het benodigde wateroppervlak voor de afmeervoorziening op basis van de maximale afmetingen van de af te meren schepen;
- Ligging van de afmeervoorziening en de afgemeerde schepen t.o.v. de vaarweg;
- Omschrijving/tekening van de constructie van de afmeervoorziening inclusief aan te brengen afmeervoorzieningen (bolders, haalkommen, fendering etc.) en veiligheidsvoorzieningen (trap, grijplijn, reddingsboei/lijn etc.);
- Aantonen hoe de oever (inclusief oeverbescherming) in stand wordt gehouden;
- Aantonen dat de oever (inclusief oeverbescherming) geïnspecteerd en onderhouden kan worden;
- Benodigde scheepvaarttekens (indien van toepassing);
- Datum/periode van de realisatie;
- Methode van realisatie inclusief in te zetten materieel op en langs de vaarweg;
- Maatregelen en eventueel benodigde (gedeeltelijke)stremmingen inclusief duur tijdens de realisatie.

C1 Vergunning voor tijdelijke afmeervoorzieningen

De aanvraag voor de vergunning omvat:

- Reden aanvraag vergunning;
- Duur van de tijdelijk afmeervoorziening
- Locatie en lay-out van de constructie van de afmeervoorziening;
- Afmeting van het benodigde wateroppervlak voor de afmeervoorziening op basis van de maximale afmetingen van de af te meren schepen;
- Ligging van de afmeervoorziening en de afgemeerde schepen t.o.v. de vaarweg;
- Omschrijving/tekening van de constructie van de afmeervoorziening inclusief aan te brengen afmeervoorzieningen (bolders, haalkommen, fendering etc.) en veiligheidsvoorzieningen (trap, grijplijn, reddingsboei/lijn etc.);
- Aantonen hoe de oever (inclusief oeverbescherming) in stand wordt gehouden;
- Aantonen dat de oever (inclusief oeverbescherming) geïnspecteerd en onderhouden kan worden;
- Benodigde scheepvaarttekens (indien van toepassing);
- Datum/periode van de realisatie en van het weer verwijderen;
- Methode van realisatie en van verwijderen inclusief in te zetten materieel op en langs de vaarweg;
- Maatregelen en eventueel benodigde (gedeeltelijke)stremmingen inclusief duur tijdens de realisatie en verwijdering.

5.2 Trailerhellingen

Het is nergens toegestaan om oevers te gebruiken als trailerhelling. Dit om schade aan oevers en hinder voor de overige scheepvaart te voorkomen. Te water laten van kleine vaartuigen, jetski's etc. is enkel toegestaan bij trailerhellingen in beheer bij publieke jachthavens. WBD beheert zelf geen openbare trailerhelling(en).

5.3 Bebording en markering

De bebording op en langs de vaarwegen in het vaargebied van WBD is vastgelegd in het bebordingsplan en in verkeersbesluiten. Aanpassingen en aanvullingen worden in het bebordingsplan aangegeven, in verkeersbesluiten vastgelegd en middels Berichten Aan Scheepvaart (BAS) aan de gebruikers gecommuniceerd.

Artikel 30 van de Scheepvaartverkeerswet verbiedt het onbevoegd aanbrengen of verwijderen van krachtens deze wet vastgestelde verkeerstekens en om voorwerpen van welke aard ook, die voor het scheepvaartverkeer verwarrend zouden kunnen zijn, aan te brengen. Het toepassen van niet-wettelijk vastgestelde verkeerstekens heeft geen rechtsgevolg voor de verkeersdeelnemers en zij hoeven met dergelijke tekens geen rekening te houden. Het toepassen van dergelijke niet-bestaande tekens kan zelfs een strafbaar feit opleveren.

De bebording dient te voldoen aan de geldende Richtlijn Scheepvaartekens (RST). De RST verwijst daarbij naar de belangen die worden genoemd in de Scheepvaartverkeerswet (zie § 2.1). WBD kan niet-wettelijk vastgestelde verkeerstekens (zoals informatie borden) plaatsen indien die niet strijdig zijn met boven genoemde belangen. Een voorbeeld daarvan is het matrix bord op de Manderssluis waarmee berichten aan de scheepvaart worden gegeven.



Matrix bord op de Manderssluis

Belangrijke aandachtspunten:

- Afmeting van de borden is afhankelijk van de waterspiegelbreedte (hoe breder de waterspiegel hoe groter de borden zodat deze altijd goed zichtbaar zijn);
- Ook bij werkzaamheden borden gebruiken maar wegklappen of wegnemen wanneer niet gewerkt wordt;
- Verkeerstekens, waarvan de zichtbaarheid ook 's nachts voor de veiligheid van het scheepvaartverkeer essentieel is, moeten bij duisternis verlicht worden;

T.b.v. het juist verwerken van de informatie in elektronische navigatiekaarten is minimale inhoud van de informatie geregeld in EU-verordening nr. 909/2013

5.4 Raakvlakken beleid

De oevers hebben belangrijke raakvlakken met:

- a. Vaarwegbeheer;
- b. Watersysteembeheer;
- c. Waterveiligheid;
- d. Natuurbeheer;

Ad a)

De oever is onderdeel van de vaarweg. Voor een veilig gebruik van de vaarweg is een stabiele en duidelijke oever nodig. De oever dient het benodigde vaarwegprofiel dat hoort bij de maximaal toegestane schepen en de specifieke omstandigheden (zoals bochten etc.) in stand te houden en bestand te zijn tegen invloeden zoals (boeg/haal)golven en schroefstraalbelastingen.

Ad b)

De vaarweg en daarmee de oever is ook onderdeel van het watersysteembeheer. Het afvoeren van water geeft stroming op de vaarweg met impact op de scheepvaart. Dit kan in langsrichting van de vaarweg zijn maar ook lokale dwarsstroming bij spuien of gemalen. Hier dient rekening mee te worden gehouden bij de inrichting van de vaarweg, realiseren van werken langs de vaarweg (bijvoorbeeld bij

stroming bij nieuwe gemaal of uitstroombopening gelden aanvullende eisen voor het bepalen van afmetingen) en bij de bebording (spuiseinen).

Droogte heeft effect op de hoeveelheid water die wordt afgevoerd. Te weinig water kan van invloed zijn op de waterkwantiteit (te laag water) en op de waterkwaliteit.

Ad c)

De oever is vaak ook een onderdeel van de waterkering. Dat wil zeggen dat er vanuit de waterveiligheid ook extra eisen worden gesteld aan het in stand houden en onderhouden van de oevers. Het ontwerp van de oevers moet bijvoorbeeld voldoen aan de regelgeving voor waterveiligheid en onderhoud en werkzaamheden aan de oevers kunnen in de gesloten periode (1 oktober tot 1 april) niet worden uitgevoerd.

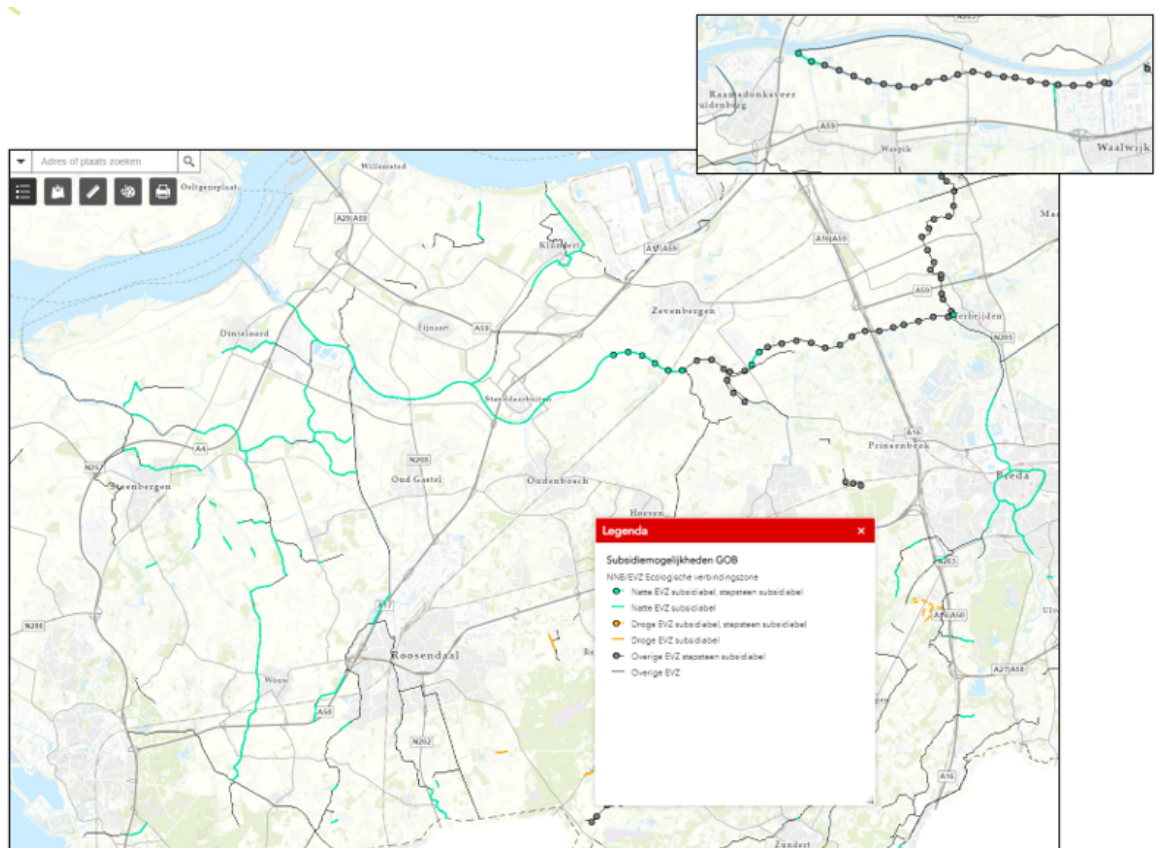
Ad d)

Een groot deel van de oevers van de vaarwegen zijn onderdeel van een Ecologische Verbinding Zone (EVZ) en spelen ook een rol in de Kader Richtlijn Water (KRW)

Dat geeft extra eisen aan de oevers vanuit het eerdergenoemde belang van het voorkomen of beperken van schade door scheepvaart aan landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden (zie § 2.1).

Bijvoorbeeld voldoende afstand houden tot de oever of beperken van de vaarsnelheid om schade door boeg/haal golven of schroefstralen te voorkomen.

Bij oevers die onderdeel zijn van de EVZ zijn geen afmeervoorzieningen toegestaan.



(Bron: [Groen Ontwikkelfonds Brabant \(arcgis.com\)](https://www.arcgis.com))

5.5 Onderhoud

Onderhoud van de oevers valt onder het vaarwegbeheer. De oevers dienen goed onderhouden te worden en dienen inspecteerbaar te zijn. Bij het plannen van onderhoud aan oevers wordt getracht de hinder voor de scheepvaart zoveel mogelijk te beperken. Onderhoud waarbij stremmingen optreden wordt indien mogelijk op één vaarroute gelijktijdig gepland.

Raakvlak Nautisch beheer met onderhoud

Het onderhoud aan de vaarwegen is een taak die valt onder het vaarwegbeheer en niet onder het Nautisch Beheer. Er zijn veel raakvlakken. Bijvoorbeeld het toelaten van grote schepen, zwaaien in de vaarweg of sneller varen kan schade aan bodem en oevers tot gevolg hebben zodat er meer onderhoud nodig is. Te grote schepen bij afmeervoorzieningen kan schade aan naastgelegen oevers veroorzaken. Toezicht op afmetingen en snelheid van schepen kan dus ook schade en onderhoud beperken. Andersom kan een slecht onderhouden oever of bodem hinder geven voor de scheepvaart wanneer er niet voldoende breedte of diepte beschikbaar is. Ook is de onderhoudsorganisatie vaak in het beheergebied aanwezig en staan ze in contact met de gebruikers zodat zij een signalerende functie hebben voor het Nautisch beheer.

5.6 Toezicht en handhaving

Handhaving afmeervoorzieningen

De handhaving richt zich in eerste instantie op afmeervoorzieningen die als onveilig worden beschouwd. In tweede instantie op niet vergunde afmeervoorzieningen.

Afmeervoorzieningen die als onveilig worden beschouwd leveren een gevaar op voor het scheepvaartverkeer of voor de sterkte, stabiliteit, inspecteerbaarheid, onderhoudbaarheid van de oevers. Niet vergunde onveilige afmeervoorzieningen dienen direct buiten gebruik genomen te worden en zo snel mogelijk verwijderd te worden. Vergunde afmeervoorzieningen kunnen toch onveilig zijn wanneer deze verkeerd worden gebruikt (bijvoorbeeld door te grote schepen) of wanneer er onvergunde aanpassingen aan zijn gedaan. Verkeerd gebruik dient direct te stoppen. Bij onvergunde aanpassingen dient de afmeervoorziening zo snel mogelijk in overeenstemming met de vergunning gebracht te worden en dient de oever in de originele staat teruggebracht te worden.

Bij niet vergunde afmeervoorzieningen die niet direct als onveilig worden beschouwd heeft de eigenaar twee opties:

- Afmeervoorziening verwijderen en de oever in de originele staat terugbrengen;
- Alsnog een vergunning aanvraag indienen (legalisatietoets).

Om het areaal aan afmeervoorzieningen op orde te krijgen zal WBD eigenaren van niet vergunde afmeervoorzieningen hierop aanspreken. Verzoeken aan eigenaren zullen zoveel mogelijk gelijktijdig worden gedaan voor afmeervoorziening op eenzelfde gedeelte van de vaarweg met vergelijkbare afmeervoorzieningen.

Indien het WBD een eigenaar aanspreekt maar de situatie niet direct als onveilig aanmerkt kan daar door de eigenaar geen enkel recht aan worden ontleend bij een eventuele vergunningaanvraag. Bij het beoordelen van de aanvraag kan de situatie alsnog als onveilig worden aangemerkt en zal de vergunning niet worden verleend.

Handhaving borden:

Niet-wettelijk vastgestelde verkeerstekens die door anderen dan WBD op of langs de vaarweg zijn geplaatst en die verwarrend zijn voor de scheepvaart dienen te worden verwijderd. Indien bekend is wie de borden heeft geplaatst zal gesommeerd worden om de borden te verwijderen. Indien dit niet bekend is of wanneer er geen gehoor wordt gegeven zal WBD de borden zelf actief verwijderen en de kosten verhalen op degene die de borden geplaatst heeft.

Wanneer de borden niet verwarrend zijn maar wel lijken op wettelijke borden en bekend is wie de borden heeft geplaatst zal verzocht worden de borden te verwijderen. Wanneer dit niet bekend is of wanneer er geen gehoor wordt gegeven zal WBD de borden verwijderen op een daartoe geschikt moment (bijvoorbeeld gecombineerd met andere werkzaamheden of gelijktijdig met andere te verwijderen borden) en de kosten verhalen op degene die de borden geplaatst heeft. In uitzonderlijke gevallen kunnen niet wettelijke geplaatste borden na beoordeling door WBD worden opgenomen in verkeersbesluiten (en dus wettelijk worden gemaakt). De borden dienen dan wel aan de richtlijnen (RST) te voldoen of vervangen te worden door borden die daaraan voldoen. Denk hierbij bijvoorbeeld aan borden verboden af te meren bij private afmeervoorzieningen. Beheer en onderhoud van dergelijke borden blijft de verantwoordelijkheid van de partij die de borden heeft geplaatst.