

COMMISSIE WATER EN MILIEU UIT PROVINCIALE STATEN VAN UTRECHT

Aan: de leden van de commissie Water en Milieu

Utrecht, 22 mei 2006

Onderwerp: Notitie vaarwegbeheer in de provincie Utrecht

Geachte mevrouw, heer,

In uw vergadering van 27 maart 2006 zijn bij de behandeling van de Voortgangsrapportage van het Waterhuishoudingsplan opmerkingen gemaakt bij het product Vaarwegbeheer. Hierbij zend ik u een notitie waarin inzicht wordt gegeven in de regeling van het vaarwegbeheer en in de voortgang van de acties geformuleerd in het Waterhuishoudingsplan.

Met vriendelijke groet,
J. Binnekamp
Portefeuillehouder Water

Bijlage: Notitie Vaarwegbeheer in de provincie Utrecht

Notitie Vaarwegbeheer in de provincie Utrecht

Inleiding

In de vergadering van de Commissie Water en Milieu van 27 maart 2006 zijn bij de behandeling van de Voortgangsrapportage van het Waterhuishoudingsplan opmerkingen gemaakt bij het product Vaarwegbeheer.

Met deze notitie wordt beoogd inzicht te geven in de regeling van het vaarwegbeheer binnen de provincie Utrecht om vervolgens in te gaan op de voortgang van de acties geformuleerd in het Waterhuishoudingsplan.

Vaarwegen

In de provinciale scheepvaartwegenverordening zijn meer dan dertig, overwegend recreatieve wateren, opgenomen. De provincie Utrecht heeft hiervan slechts vier vaarwegen in beheer: de Eem, de Nieuwe Wetering-Oost, de Oude Rijn-West en het Merwedekanaal. De Eem is een belangrijke transportroute voor de beroepsvaart, geschikt voor schepen tot 1000-ton. De Nieuwe Wetering-Oost heeft alleen een recreatieve functie. Op de Oude Rijn-West vindt nog zeer beperkt beroepsgoederenvervoer plaats met daarnaast recreatievaart. Het Merwedekanaal is sinds de provinciegrenswijziging bij Vianen op Utrechts grondgebied gelegen. De uitvoering van het beheer van het Utrechts deel van het Merwedekanaal is gemandateerd aan de provincie Zuid-Holland, omdat de provincie Zuid-Holland de rest van het Merwedekanaal ook in beheer heeft.

De overige recreatieve vaarwegen uit de verordening zijn bij waterschappen, gemeenten en plessenschappen in beheer. De provincie stelt randvoorwaarden voor de instandhouding en bruikbaarheid van deze recreatieve wateren.

Doelstellingen Waterhuishoudingsplan

In het Waterhuishoudingsplan 2005-2010 staan de volgende doelstellingen onder Vaarwegen opgenomen:

1. Het streven is dat de vaarwegen die opgenomen zijn in de provinciale scheepvaartwegenverordening voldoende capaciteit bieden voor de beroeps-en/of recreatievaart, afhankelijk van hun functie.
2. Onderhoud en beheer dienen doelmatig geregeld te zijn.
3. Het streven is dat het gebruik van de vaarwegen geen hinder ondervindt van achterstand in baggerwerkzaamheden.

Ad 1.

Om voldoende capaciteit te kunnen garanderen op een vaarweg zijn twee zaken van het grootste belang. Allereerst dienen vaarwegen genormeerd te worden op de diepte die bij de functie past. Voor de normering van recreatieve vaarwegen vormen de richtlijnen geformuleerd in de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN) het uitgangspunt. Voor de normering van beroepsvaarwegen vormen de Richtlijnen Vaarwegen (CVB-richtlijnen) het uitgangspunt.

Daarnaast is het van groot belang dat het doorgaande scheepvaartverkeer zo weinig mogelijk gehinderd wordt door obstakels. Een bedieningsregime van bruggen en sluizen dat onvoldoende ruim en op elkaar is afgestemd, kan zo'n obstakel vormen.

Ad 2.

In navolging van het rijksbeleid (rijksnota Brokx-nat 1995) wordt gestreefd naar eenheid van beheer. Dit houdt in dat waterkwantiteitsbeheer, waterkwaliteitsbeheer en vaarwegbeheer, indien dit doelmatig is, zoveel mogelijk in 1 hand gebracht dienen te worden. Hierdoor kunnen taken gebundeld worden, hetgeen leidt tot een doelmatiger beheer. Tevens leidt dit tot duidelijkheid voor de burger, die bij één loket terecht kan. In navolging van Brokx-nat zijn de recreatieve wateren in de provincie Utrecht veelal bij de waterschappen in beheer gebracht.

Van de vaarwegen die de provincie nog in beheer heeft, dient de Nieuwe Wetering-Oost als recreatief water overgedragen te worden. Voor de Oude Rijn-West, waarop nog enige beroepsvaart plaatsvindt, wordt overdracht overwogen.

Ad 3.

Gedurende enige tijd is sprake geweest van onvoldoende stortcapaciteit voor met name vervuilde bagger. Mede hierdoor zijn landelijk achterstanden ontstaan in het baggeren van vaarwegen. Ook bij het baggeren van onze eigen vaarwegen is in het verleden enige achterstand ontstaan door het ontbreken van stortcapaciteit.

Instrumentarium

Het instrumentarium om bovenstaande doelstellingen te kunnen bereiken, is neergelegd in de Scheepvaartwegenverordening Provincie Utrecht 1992. In deze provinciale scheepvaartwegenverordening zijn meer dan dertig, overwegend recreatieve vaarwegen, opgenomen.

De verordening regelt enerzijds het *beheer* van de eigen vaarwegen en anderzijds het *toezicht* op vaarwegen die bij anderen in beheer zijn.

a. beheer van de eigen vaarwegen.

In de verordening zijn regels opgenomen die tot doel hebben de instandhouding en bruikbaarheid van de eigen vaarwegen. De verordening kent hiertoe bijvoorbeeld een vergunningensysteem om het bouwen van werken boven, langs en in een vaarweg aan regels te kunnen binden (aanleggen van bruggen, steigers, beschoeiingen, kabels, enz.). De regulering van het scheepvaartverkeer zelf vindt niet plaats op basis van een verordening, maar op basis van een formele wet: de Scheepvaartverkeerswet (vergelijkbaar met de Wegenverkeerswet).

b. toezicht op vaarwegen van anderen.

In de verordening zijn regels opgenomen waardoor GS randvoorwaarden kunnen stellen voor vaarwegen in beheer bij anderen. Deze randvoorwaarden hebben tot doel de instandhouding en bruikbaarheid van het regionale vaarwegennet te garanderen. GS stellen bijvoorbeeld de bedieningstijden vast van de bruggen en sluisen over/in vaarwegen die opgenomen zijn in de verordening. De bruggen zijn veelal bij verschillende gemeenten in beheer. Door het vaststellen van brugbedieningstijden kunnen GS bewerkstelligen dat de brugbedieningstijden op een route op elkaar zijn afgestemd en een voldoende ruim regime hebben, afgestemd op de behoeften vanuit de beroeps-en recreatievaart.

Voor de bruikbaarheid van de vaarwegen is het belangrijk dat wateren op de juiste diepte worden onderhouden. In de huidige verordening is geen bevoegdheid opgenomen om normen voor de vaarwegdieptes vast te kunnen stellen. Voor de vaarwegbeheerders en -gebruikers is het hierdoor niet altijd duidelijk op welke diepte een vaarweg dient te worden onderhouden. In IPO-verband is gewerkt aan een Modelverordening Vaarwegen, welke vrijwel gereed is. In dit model is een bevoegdheid tot het vaststellen van diepten opgenomen. Het is de bedoeling om de Utrechtse verordening in lijn met dit model aan te passen.

Voortgang acties Vaarwegbeheer WHP

Hieronder wordt in het kort aangegeven welke acties per doelstelling in 2005 zijn uitgevoerd. Vervolgens wordt aangegeven welke acties in 2006 gepland zijn.

Doelstelling 1:

Het streven is dat de vaarwegen voldoende capaciteit bieden voor de beroeps- en/of recreatievaart, afhankelijk van hun functie

Onder deze doelstelling vallen twee activiteiten:

- a. het vaststellen van brugbedieningstijden
- b. het bijstellen van de provinciale scheepvaartwegenverordening waardoor randvoorwaarden voor de vaardiepten kunnen worden gesteld.

a. *het vaststellen van brugbedieningstijden*

Toelichting:

In 2005 is volgens planning het brugbedieningsregime door het nemen van brugbedieningsbesluiten verder op orde gebracht. Een voldoende ruim en op elkaar afgestemd bedieningsregime is, zoals

hierboven aangegeven, een belangrijke randvoorwaarde om de capaciteit van een vaarweg te kunnen verzekeren.

Over de vele recreatieve vaarwegen in de provincie liggen meer dan 60 bruggen, waarvoor GS de bedieningstijden vaststellen. Uitgangspunt voor de bedieningstijden op recreatieve wateren vormen de richtlijnen van de BRTN (Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland). Voor de beroepsvaarwegen gelden de Richtlijnen Vaarwegen (CVB-richtlijnen) als richtlijn.

Indicator:

In het WHP is de volgende indicator opgenomen: 70% van de bruggen heeft in 2015 een voldoende ruim en op elkaar afgestemd bedieningsregime.¹

In 2005 blijkt reeds 73% van de bruggen aan de gestelde norm te voldoen. Dit succes is enerzijds te verklaren uit het sneller dan verwacht overgaan op bediening op afstand en zelfbediening. Door gebruik te maken van afstandsbediening en zelfbediening kan een regime tegen minder bedieningskosten worden uitgebreid en afgestemd. Een tweede verklaring is dat een aantal beweegbare bruggen vervangen is door hoge vaste bruggen.

In 2006 wordt het brugbedieningsregime weer verder op orde gebracht. In maart 2006 is in dit kader een brugbedieningsbesluit genomen voor twee bruggen in de gemeente Amersfoort. Met het betreffende besluit is bewerkstelligd dat de aangelegde recreantenhaven in Amersfoort voldoende wordt ontsloten voor de recreatioervaart.

b. het bijstellen van de scheepvaartwegenverordening waardoor randvoorwaarden voor de vaardiepten kunnen worden gesteld.

Toelichting:

De capaciteit van een vaarweg wordt voor een belangrijk deel bepaald door een voldoende vaardiepte. Op dit moment is er in de Scheepvaartwegenverordening Provincie Utrecht 1992 geen bevoegdheid neergelegd om normen voor de vaardiepten van vaarwegen te kunnen vaststellen.

In 2005 is landelijk gewerkt aan een IPO Modelverordening. De totstandkoming heeft enige vertraging opgelopen. Het Model is inmiddels nagenoeg gereed, zodat in lijn met dit Model de verordening kan worden aangepast. De projectorganisatie wordt in juni opgestart. Er zullen vervolgens interne afstemmingsoverleggen plaatsvinden met de betrokken sectoren en externe afstemmingsoverleggen met de verschillende vaarwegbeherende instanties. Daarna zal begin november de formele besluitvormingsprocedure in gang worden gezet, welke 5 maanden in beslag neemt. Na vaststelling van de verordening kunnen overeenkomstig de planning van het WHP in 2007 de vaarwegdiepten in overleg met de vaarwegbeheerders worden bepaald en vastgesteld.

Doelstelling 2:

Onderhoud en beheer dienen doelmatig geregeld te zijn

Toelichting:

Dit houdt in dat het vaarwegbeheer uitgevoerd wordt door de organisatie die dat het meest doelmatig kan. De provincie heeft hiertoe sinds de jaren '90 een beleid ingezet waarbij de kleinere recreatieve wateren worden overgedragen aan met name de waterschappen.

In 2005 is in dit kader de Oude Rijn-Oost (gelegen tussen Harmelen en Woerden) overeenkomstig de planning overgedragen aan het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR).

¹ Kanttekening bij de indicator

In het WHP staat vermeld dat op die vaarwegen waar vanwege verschillende knelpunten weinig scheepvaartbewegingen plaatsvinden, het brugbedieningsregime veelal minder ruim is dan de BRTN-richtlijnen aangeven en dat pas ingezet wordt op een ruimer bedieningsregime wanneer ook de andere knelpunten worden opgeheven. Over deze vaarwegen kunnen bijvoorbeeld verschillende te lage vaste bruggen zijn gelegen. Het uitbreiden van het bedieningsregime ligt in die situatie niet in de rede. Aangezien dit type fysieke omstandigheden zich in het algemeen niet op korte termijn laat oplossen, is de indicator bij de totstandkoming van het WHP niet op 100% gesteld.

Door middel van een wijziging van het Reglement Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden is het vaarwegbeheer van de Oude Rijn-Oost als taak opgedragen aan betreffend waterschap (1 juli 2005). Vervolgens heeft notariële eigendomsoverdracht plaatsgevonden op 30 december 2005. Een volgende vaarweg die nog overgedragen dient te worden is de Nieuwe Wetering-Oost, gelegen tussen de Vecht en het Amsterdam-Rijnkanaal. Inmiddels zijn de onderhandelingen over de overdracht van de Nieuwe Wetering-Oost aan het Hoogheemraadschap Amstel, Gooi en Vecht gestart. Dit project loopt volgens planning door in 2007.

Doelstelling 3:

Het streven is dat het gebruik van de vaarwegen geen hinder ondervindt van achterstand in baggerwerkzaamheden.

Toelichting:

In 2005 zijn verschillende baggerwerken uitgevoerd. De provincie heeft in samenwerking met het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden de Oude Rijn op de benodigde diepte gebracht. De baggerwerken in de Oude Rijn zijn overeenkomstig de planning in augustus 2005 afgerond. Daarnaast zijn baggerwerkzaamheden in de Eemmond uitgevoerd, welke in februari 2005 gereed zijn gekomen. Tevens zijn er in 2005 nog enkele verontdiepingen in de Eem bij Amersfoort verwijderd. In 2006 zullen baggerwerkzaamheden in de Eem nabij het Ocrieteiland worden uitgevoerd. Er zal een geschatte hoeveelheid van 83.000 m³ baggerspecie worden verwijderd. Dit baggerproject vormt de laatste fase in de 10 jaarlijkse cyclus waarin de Eem gebaggerd wordt. Daarna start een nieuwe cyclus van 10 jaar waarin de Eem in zijn geheel gebaggerd wordt.