

Formulier ten behoeve van het indienen van vragen als bedoeld in artikel 4.27 van het Reglement van Orde VV en commissies Delfland

Omschrijving problematiek

De AWP heeft vragen over de toepassing van de Vaarverordening Delfland bij het afgeven van watervergunningen. In de vaarverordening staat dat Delfland verantwoordelijk is voor een vlotte en veilige scheepvaart en voor de nautische veiligheid op het water.

Ten aanzien van het vaarwater zijn maximaal toegestane scheepsafmetingen opgenomen en te hanteren minimale waterspiegelbreedtes van vaarwater ter bescherming van ecologische waardes en ter voorkoming van gevaarlijke situaties.

Bij het afgeven van Watervergunningen is vaak niet duidelijk uit welke hoofde deze worden verstrekt. Vaak uit hoofde van een eigendom of belang van Delfland, maar de Watervergunning kan ook een instrument zijn om een ontheffing te verlenen op de Vaarverordening.

In een paar recent afgegeven watervergunningen is toestemming verleend voor activiteiten op of nabij het vaarwater waarbij volgens de gegevens in de vergunning NIET getoetst zou zijn op de Vaarverordening Delfland. Dit betrof o.a. toestemming voor een vaste brug op 1,0m boven het boezemwater t.p.v. de Monstersche sluis en een vlonder met overkapping over de kruin van de verheelde waterkering langs de ter plaatse al smalle Noordhoornse watering (2019-11418 en 2019-16096).

De Algemene WaterschapsPartij is benieuwd naar de visie van Delfland op het vaarwegbeheer en heeft de volgende vragen:

Toelichting:

Voor een goede beantwoording van onderstaande vragen is een stukje uitleg nodig.

In 2015 is de vaarwegenverordening van de provincie Zuid-Holland vervangen door een nieuwe Vaarwegenverordening. In deze nieuwe Vaarwegenverordening zijn geen normen meer opgenomen voor de doorvaarthoogtes en afmetingen voor de zogenaamde "overige lokale recreatieve vaarwegen" (verder: overige vaarwegen). De vaarwegen in het beheergebied van Delfland zijn allemaal (afgezien van de Vliet en het Rijnschiekanaal) overige vaarwegen.

Om het belang van deze overige vaarwegen te beschermen, zijn deze opgenomen in de Verordening Ruimte van de Provincie. In de Verordening ruimte is bepaald dat gemeenten in hun bestemmingsplannen alleen nieuwe ruimtelijke ontwikkelingen mogen toestaan als deze geen beperking opleveren voor de recreatieve bevaarbaarheid van de vaarweg rekening houdend met het huidig gebruik. Ook kunnen in de bestemmingsplannen ruimtelijke ontwikkelingen worden opgenomen die gericht zijn op verbetering en versterking van de bevaarbaarheid of de recreatieve waarden van de vaarweg.

Dit betekent dat gemeenten via deze provinciale verordening de mogelijkheid hebben gekregen om in hun beleid normen op te nemen voor de doorvaarthoogtes voor overige vaarwegen. Delfland weegt in haar overweging tot het vergunnen van een brug of ander object de rechtstreeks betrokken belangen en het feitelijke gebruik af. Verder is met gemeenten afgesproken dat Delfland de in de Omgevingsvergunning genoemde doorvaarthoogte overneemt in de Watervergunning.

De wijze waarop Delfland hiermee omgaat is onder andere geregeld in de Vaarverordening Delfland. Dit is één van de toets-/afwegingskaders. Bij zwaarder wegende belangen kan het zijn dat afgeweken wordt van deze verordening.

Vragen

1. Wordt of behoort elke watervergunning in of nabij vaarwater getoetst (te worden) op de Vaarverordening Delfland?

Antwoord:

Ja, Tijdens het verlenen van een vergunning toetsen we aan wet- en regelgeving en beleid en wegen we maatschappelijke functies. Varen is daar een onderdeel van.

Met betrekking tot de genoemde vergunningen kan het volgende gemeld worden. De eerste vergunning heeft betrekking op de Monstersche sluis. De betreffende brug ligt conform de bij de vergunning gevoegde tekening op de juiste hoogte. In de vergunning staat (per abuis) alleen een minimale doorvaarthoogte. De tekening is in dit geval leidend.

De andere vergunning heeft betrekking op een vlonder op een waterkering. Deze vlonder steekt nauwelijks over het water.

In de vaarverordening Delfland wordt een maximale scheepsbreedte van 3,5 meter aangehouden en een minimaal bevaarbare waterspiegelbreedte van 8,0m. waarbij als bron wordt verwezen naar de *Beleidsvisie kleine waterrecreatie Nederland 2001-2020*. De daarin opgenomen tabel geeft echter een minimale breedte aan van 10m, overeenkomend met 3 maal de maximale scheepsbreedte die normaal wordt gehanteerd.

2. Is in de Vaarverordening Delfland bewust afgeweken van de in de tabel genoemde waterspiegelbreedte waarnaar verwezen wordt? Zo ja waarom?

Antwoord:

Ja, in de oude verkeersbesluiten van Delfland (voorlopers van de vaarverordening Delfland) werd een waterspiegelbreedte van 6 meter aangehouden. Met het opstellen van de vaarverordening Delfland is besloten om deze breedte te vergroten tot 8 meter. Gelet op het specifieke gebied van Delfland (verhoudingsgewijs veel kleinere wateren dan de in de eerdergenoemde beleidsvisie) hebben we na raadpleging van alle belanghebbenden, besloten bij de vaststelling van de Vaarverordening een breedte van 8 meter aan te houden.

3. Wordt bij objecten in of nabij vaarwater getoetst op het te vergunnen object of getoetst op de beoogde functie? Indien ook op beoogde functie, wordt deze beoogde functie (inclusief mogelijkheden en beperkingen) ook eenduidig vastgelegd?

Antwoord:

Ja, Bij het verlenen van een watervergunning wordt getoetst of het aangevraagde werk verenigbaar is met de waterstaatkundige belangen zoals onder andere verwoord in de keur. We toetsen verder aan de maatschappelijke functie voor zover dat binnen de bevoegdheid van een waterschap valt.

4. Hoe wordt in de vergunning van Delfland duidelijk dat er bijv. een concessie wordt gedaan op de in de Vaarverordening beschreven minimale vaarwegafmetingen zoals de waterspiegelbreedte van het vaarwater?

Antwoord:

Als de vergunde situatie afwijkt van de in de vaarwegverordening genoemde minimale vaarwegafmetingen, wordt dit gemotiveerd in de overwegingen behorend bij de vergunning.

5. Op welke wijze worden de diverse belangen afgewogen, bijvoorbeeld het belang van de aanvrager versus het belang van de veilige scheepvaart?

Antwoord:

Een aanvraag wordt volgordelijk getoetst aan:

- wet- en regelgeving;
- beleid van Delfland;
- maatschappelijke belangen.

In het gebied van Delfland zijn de waterwegen zogenaamde "Overige vaarwegen"
Dat betekent dat het waterstaatkundig belang altijd leidend is.
De Delflandse vaarverordening is slechts één van de kaders.

Binnen het vaarwater van Delfland zijn diverse vaste bruggen met verschillende doorvaarthoogtes. Gemeenten hanteren vaak het kortzichtige beleid dat de laagste brug in een watergang maatgevend is voor de minimale brughoogte van een volgende brug. Door verzakkingen wordt zo door de jaren heen steeds minder mogelijk. In de gemeente Westland is daarom juist de ambitie geformuleerd bij brugvervanging of renovatie een minimale doorvaarthoogte van 1,80 m te hanteren door dit te verankeren in bestemmingsplannen. De gemeente Midden Delfland heeft deze hoogte in een aantal bestemmingsplannen vastgelegd, maar (nog) niet in allemaal.

In de Vaarverordening Delfland is geen beleid opgenomen t.a.v. doorvaarthoogtes, maar Delfland is als nautisch beheerder conform de Vaarverordening wel verantwoordelijk voor een vlotte en veilige scheepvaart.

6. Heeft Delfland – zelfstandig of samen met inliggende gemeentes - een visie op minimale doorvaarthoogtes in het kader van een vlotte en veilige scheepvaart?

Antwoord:

Zie ook inleiding. Indien gemeentes de hoogte in beleid vastleggen, zal Delfland dit overnemen in de te verlenen vergunningen. De taak van nautisch beheerder staat hier los van. Een nautisch beheerder zorgt voor regels en bebording (gedrag) maar is niet verantwoordelijk voor de infrastructuur.

7. Vindt Delfland het verstandig om met de inliggende gemeentes voor al haar vaarwegen een eenduidige integrale visie te ontwikkelen? En zo ja gaat Delfland dat ook doen?

Antwoord:

Ja, Het college ziet een meerwaarde in een eenduidige visie. De komende collegeperiode zal verkend worden of hier bij de gebiedspartners draagvlak voor is en of hierbij bereidheid is capaciteit beschikbaar te stellen. Delfland kan dit niet zelfstandig doen.

De afgifte van watervergunningen is van oorsprong bedoeld om de belangen van Delfland (waterveiligheid, waterkwantiteit, waterkwaliteit) veilig te stellen. Met de afgifte van watervergunningen kan Delfland ook belangen van derden beïnvloeden c.q. schaden, bijvoorbeeld als door een vergund obstakel in de vaarweg de veilige scheepvaart in het geding komt, of door een te lage brug een jachthaven onbereikbaar wordt voor de scheepvaart.

8. Ten aanzien van brughoogtes in vaarwater:
- Heeft Delfland op dit moment instrumenten om bepaalde brughoogtes te eisen c.q. af te dwingen?
 - Zo ja welke instrumenten?
 - Op welke wijze wordt een minimale doorvaarthoogte bepaald en welke hoogte is dat bij vaarwater van Delfland?

Antwoord:

a: Ja

b: De reguliere instrumenten waarover een waterschap/overheid beschikt(o.a. vergunningverlening, bestuursdwang, dwangsommen);

c: De minimale doorvaarthoogte is afhankelijk van de wijze waarop Delfland onderhoud van de watergang uitvoert (bij varend onderhoud is een grotere doorvaarthoogte vereist), de door de gemeente bepaalde recreatieve functie, en de doorvaarthoogte van andere bruggen in hetzelfde vaarwater (zoals spoorbruggen).

9. Is Delfland zich bewust dat zij door afgifte van een watervergunning derden kan schaden?

Antwoord:

Ja, Dit is altijd de afweging bij vergunningverlening. Uitgangspunt is om dit tot een minimum te beperken. Daarnaast is bij het behandelen van een watervergunning de Algemene wet bestuursrecht van toepassing, waarbij belanghebbende bezwaar kunnen maken. Het is van overigens tevoren niet altijd bekend en /of na te gaan wie de belanghebbenden zijn.

10. Loopt Delfland hierdoor financiële risico's op bijv. planschadeclaims?

Antwoord:

Een claim is altijd mogelijk maar door zorgvuldig af te wegen beogen wij de kans op een gegronde claim te voorkomen.

Toelichting brughoogtes: In situaties waar voldoende doorvaarthoogte echt niet mogelijk is kan gekozen worden voor een beweegbare brug. De hoogte in geopende stand bepaalt dan de maximale doorvaarthoogte.

J.A. Heijboer

Algemene WaterschapsPartij Delfland

Considerans, aanleiding van, toelichting op of achtergrond

Dit formulier richten aan de voorzitter van de Verenigde Vergadering van Delfland pdaverveldt@hhdelfland.nl met afschrift aan de griffier hfobler@hhdelfland.nl

DMS nummer: 1401463

Datum en tijdstip ontvangst: 6 mei 2019 11.12 uur

Datum beantwoording: 6-6-2019