

NOTA VAARWEGBELEID

Richting en ruimte voor varen

Hoogheemraadschap
De Stichtse Rijnlanden

Definitief

15/05/2024

Inhoud

SAMENVATTING EN LEESWIJZER	4
1. INLEIDING.....	6
1.1 VAARWEGTAKEN	6
1.2 ACTUALISATIE VAARWEGBELEID	6
1.3 STRATEGISCH, TACTISCH EN OPERATIONEEL VAARWEGBELEID EN DOELSTELLING RAPPORTAGE VAARWEGBELEID	6
1.4 PROCES TOTSTANDKOMING VAARWEGBELEID	7
2. KADERS	8
2.1 VORMEN VAN BEHEER	8
2.2 WATERWET (PER 1 JANUARI 2024 OMGEVINGSWET) EN WATERSCHAPSWET	9
2.3 RIJKSBELEID STRUCTUURVISIE INFRA EN RUIMTE (SVIR)	10
2.4 SCHEEPVAARTVERKEERSWET / BINNENVAARTPOLITIETEGLEMENT (BPR)	11
2.5 RICHTLIJNEN VAARWEGEN 2020 (RVW 2020)	11
2.6 AANWIJZINGSBESLUITEN EN OMGEVINGSVERORDENING ZUID-HOLLAND/UTRECHT	11
2.7 KEUR EN VERKEERSBESLUITEN HDSR	13
3. OVERZICHT EN GEBRUIK VAARWEGEN	14
3.1 AANGEWZEN VAARWEGEN	14
3.2 GEBRUIK VAARWEGEN	15
3.3 TOEKOMSTPERSPECTIEF	16
4. VAARWEGBELEID	18
4.1 ALGEMENE BELEIDSUITGANGSPUNTEN	18
4.2 AANWIJZEN VAN VAARWEGEN	18
4.3 AFWEGINGSKADER AANWIJZEN VAARWEGEN GEMOTORISEERD VAARVERKEER	19
4.4 TOEGESTANE VAARTUIGEN - BEVAARBARE BREEDTE, DIEPTE EN DOORVAARTHOOGTE	21
4.5 VAARSNELHEID	24
4.6 AFWEGINGSKADER VAARSNELHEID	24
4.7 LIGPLAATSEN	26
4.8 AFWEGINGSKADER LIGPLAATSEN	27
4.9 OBJECTEN IN EN OP DE VAARWEG	30
4.10 EVENEMENTEN OP EN LANGS HET WATER	30
4.11 VAARSTREMMINGEN	31
4.12 ZWEMMEN, KWA EN IJSGROEI	31
5. MENSEN EN MIDDELEN	32
5.1 TACTISCH VAARWEGBELEID (O.A. REGELGEVING/VERKEERSBESLUITEN)	32
5.2 BEHEER EN ONDERHOUD VAARWEGOBJECTEN	33
5.3 VERGUNNINGVERLENING	34
5.4 TOEZICHT EN HANDHAVING	34
5.5 HUIDIGE SITUATIE, KNELPUNTEN EN GEWENSTE SITUATIE	36
5.6 OMGEVINGSCOMMUNICATIE	37
5.7 OBJECTBEDIENING	38
6. IMPLICATIES - VERVOLGACTIES.....	39
7. BEGRIPPENLIJST EN AFKORTINGEN.....	41
8. REFERENTIES	43

BIJLAGE 1.	AANGEWEZEN VAARWEGEN BIJ VERKEERSBESLUIT	46
BIJLAGE 2.	WIJZIGINGEN TEN OPZICHTE VAN VAARWATERBELEID 2015	47
BIJLAGE 3.	ONDERBOUWING MAATGEVEND SCHIP PER VAARWEG	49
BIJLAGE 4.	RESULTAAT SESSIONS HDSR.....	50
BIJLAGE 5.	LIGPLAATSENBSLUIT GEKANALISEERDE HOLLANDSCHE IJSSEL	51
BIJLAGE 6.	KAARTEN BIJ VAARWEGBELEID 2023	52

Samenvatting en leeswijzer

Aanleiding en doel

De Nota Vaarwaterbeleid uit 2015 was de afgelopen jaren de strategische pijler voor het nautisch en vaarwegbeheer van het Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR). Na de inwerkingtreding van de nota is ondervonden dat het beleid onvoldoende is toegerust op de verbrede taakopvatting die, na de overdracht van het nautisch beheer van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel (GHJ) van Rijkswaterstaat (RWS) naar HDSR, is ontstaan. Er is behoefte ontstaan aan consistent beleid ten aanzien van vaarwegclassificatie, vaarsnelheid en ligplaatsenbeleid. Ook geeft het beleid onvoldoende richting over de omgang met recreatieve druk en de opgaven rondom waterkwaliteit en de energietransitie. De nota moet worden geactualiseerd.

Deze beleidsnota legt de taakopvatting van HDSR vast ten aanzien van het nautisch en vaarwegbeheer van de vaarwegen. Er wordt visie en richting gegeven aan de tactische en operationele werkzaamheden van het hoogheemraadschap.

Visie op het nautisch beheer

Varen waar dat verantwoord is

Vanwege de maatschappelijke meerwaarde van het gebruik van het open water om te varen, maakt HDSR het varen mogelijk waar dat verantwoord is. Daarbij zijn de randvoorwaarden dat het varen niet ten koste gaat van de overige waterstaatkundige functies, (ecologische) waterkwaliteitsdoelen en dat het varen mogelijk is binnen de ruimte die nodig is voor de waterstaatkundige functie.

Gemotoriseerde vaartuigen mogen alléén varen op de daarvoor aangewezen vaarwegen. De nautische veiligheid heeft hoge prioriteit. HDSR hanteert daarom de RVW2020 en BRTN2020-2025 als basis hanteren voor het beleid en toetsing van vergunningen.

Inspanningen voor beheer

HDSR voert geen inspanningen uit in het kader van bakbeheer of objectbediening zonder medefinanciering door derden¹. Om de toegankelijkheid van de vaarwegen te borgen voert HDSR maaiwerkzaamheden uit in de vaarwegen indien nodig en mits dit geen nadelige effecten heeft op de ecologie/waterkwaliteit.

Routenetwerken

HDSR wil bijdragen aan het behoud van bestaande vaarroutes (BRTN en Sloepennetwerk) en staat open voor het gesprek over vergroting van deze netwerken. Hierbij zijn de landelijke normen en de eigen aanvullende afwegingskaders uit deze nota leidend in de besluitvorming.

Samenwerken en verduurzamen

HDSR wil samenwerken met de gemeenten langs de aangewezen vaarwegen om te komen tot goede verkeersbesluiten en in goed overleg het toezicht en de handhaving op deze regelgeving uitvoeren. Op die manier kan het hoogheemraadschap beter optreden tegen weesbootjes, handhaven op gebruik van tijdelijke ligplaatsen en zorg dragen voor voldoende aanleg-mogelijkheden.

HDSR wil bijdragen aan de transitie naar duurzaam varen. Emissieloos (elektrisch) varen lijkt de toekomst te hebben, maar alternatieve (bio)brandstoffen hebben mogelijk ook een plek in de huidige fase van de energietransitie. Voor de vaarwegen die onderdeel zijn van het BRTN of Sloepennetwerk volgt HDSR hierin de landelijke ontwikkelingen. Voor de overige, door HDSR aangewezen vaarwegen, kan hiervan worden afgeweken. In de bestuursperiode 2023-2026 wordt verder uitgewerkt hoe HDSR het duurzaam varen wil stimuleren.

Handhaving

HDSR zal, conform het Uitvoeringsbeleid VTH 2021-2026, toezicht houden op naleving van de vaarregels en handhavend optreden waar nodig. Daarnaast wordt ingezet op preventieve communicatie om draagvlak voor naleving van de regels te bevorderen.

¹ Met uitzondering van huidige bediening van sluizen.

Wat er verandert

Een complete lijst aan wijzigingen ten opzichte van het beleid uit 2015 is in Bijlage 2 te vinden.

Afwegingskaders

De nota geeft een praktische uitwerking van het strategische vaarwegbeleid voor het aanwijzen van vaarwegen, het toestaan van bepaalde vaartuig-classes, vaarsnelheid, ligplaatsen, objecten in en op de vaarweg en bijzondere situaties. De invulling per vaarweg zal op tactisch niveau verder uitgewerkt worden.

Dit betekent bijvoorbeeld dat:

- op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel het voornemen is om de toegestane vaarsnelheid binnen de bebouwde kom te verhogen naar 6 km/h, daar waar deze nu nog 4,5 km/h is;
- onderzocht zal worden of, aan de hand van de afwegingskaders, de watergang Bijleveld naar Kockengen kan worden aangewezen als vaarweg.

Duurzaamheid

HDSR wil bijdragen aan de transitie naar duurzaam varen. Hierbij wordt in eerste instantie ingezet op de Kromme Rijn (benedenloop). Hier is, in afstemming met de gemeenten Utrecht en Bunnik, besloten om gemotoriseerd varen enkel emissieloos (elektrisch) toe te staan.

Beheer en handhaving

Om de toegankelijkheid van de vaarwegen te kunnen borgen, kunnen watergangen uitgemeaid worden mits het maaien geen nadelige effecten heeft op de ecologie/waterkwaliteit. Tot op heden maait HDSR niet extra op de vaarwegen voor de recreatievaart. Mogelijk dat dat in de toekomst wel noodzakelijk gaat worden als bijvoorbeeld bepaalde exoten de recreatievaart hinderen.

Er is een hoofdstuk mensen en middelen toegevoegd waarin de richtlijnen voor de mensen en middelen voor de organisatie van het vaarwegbeleid van HDSR op het strategische niveau uitgewerkt is. Daarbij wordt de wens geuit om de inzet op handhaving te vergroten. De exacte taken van het vaarwegbeheer worden op tactisch en operationeel niveau uitgevoerd.

Leeswijzer

In hoofdstuk 1 worden kort de vaarwegtaken uitgelegd en de aanleiding, de totstandkoming en het doel van de nota. Hoofdstuk 2 gaat in op het volledige kader waarbinnen de nota gezien moet worden. In hoofdstuk 3 worden de aangewezen vaarwegen in nautisch beheer bij HDSR uiteengezet, het huidige gebruik en de verwachte ontwikkelingen van het recreatief gebruik in de toekomst. De algemene beleidsuitgangspunten en afwegingskaders t.a.v. het nautisch beheer en de toelichting hierop worden beschreven in hoofdstuk 4. De taken, inzet en middelen om het nautisch beheer uit te voeren worden beschreven in hoofdstuk 6. De uitwerking van dit beleidsstuk, de vervolgacties, zijn opgenomen in hoofdstuk 7.

1. Inleiding

1.1 Vaarwegtaken

Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden (HDSR) maakt varen op de wateren in haar beheergebied mogelijk waar dat verantwoord is. Daarbij zijn de randvoorwaarden dat het varen niet ten koste gaat van de waterstaatkundige functie en dat het varen mogelijk is binnen de ruimte die nodig is voor de waterstaatkundige functie (minimale afmetingen zoals beschreven in het leggerprofiel). Gemotoriseerde vaartuigen mogen alleen varen op daarvoor aangegeven vaarwegen.

Het vaarwegbeheer van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel (GHIJ), de Grecht en de Dubbele Wiericke (Goejanvervellesluis) is door de provincies Utrecht en Zuid-Holland opgedragen aan HDSR. Het vaarwegbeheer voor het overige water in beheer bij HDSR valt geheel binnen het watersysteembeheer. HDSR bepaalt zelf of, en zo ja op welke wijze het op deze wateren specifieke taken uitvoert gericht op het varen.

HDSR vervult de rol van bevoegd gezag op alle voor schepen openbaar toegankelijke oppervlaktewateren op grond van de Scheepvaartverkeerswet, zoals vastgelegd in Aanwijzingsbesluiten door provincie Utrecht en Zuid-Holland². Op basis van het voorliggende beleid voert HDSR preventief en repressief toezicht- en handhavingstaken uit.

1.2 Actualisatie vaarwegbeleid

In 2015 heeft HDSR de Nota Vaarwaterbeleid vastgesteld. Deze Nota geeft onvoldoende handvatten om de actuele vraagstukken met betrekking tot het vaarwegbeheer door HDSR vorm te geven. De concrete aanleidingen voor de actualisatie van het vaarwaterbeleid betreffen:

- Uit de overdracht van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel (GHIJ) blijkt dat het vaarwegbeheer een bredere taakopvatting en een meer professionele aanpak vraagt dan voorheen. Daarbij is er maatschappelijke behoefte aan integrale afwegingen en oplossingen, waarbij het vaarwegbelang wordt meegenomen. De organisatie van HDSR zoekt naar duidelijke handvatten om hieraan invulling te geven.
- Het ontbreken van consistent beleid ten aanzien van ligplaatsen en de toegestane vaarsnelheid op de vaarwegen.
- Het ontbreken van beleidsregels ten aanzien van recreatieve druk en bijbehorende hinder op het water en brandstof versus emissievrij varen.

1.3 Strategisch, tactisch en operationeel vaarwegbeleid en doelstelling rapportage vaarwegbeleid



Figuur 1: Strategisch, tactisch en operationeel niveau

Voor de uitvoering van beheertaken van HDSR met betrekking tot vaarwegbeheer maken we onderscheid tussen strategisch, tactisch en het operationele niveau. Het onderliggende document (vaarwegbeleid HDSR) legt het vaarwegbeleid op het strategische niveau vast: legt het probleem en de doelen vast.

² Vastgelegd in de Aanwijzingsbesluiten 1992 GS provincie Utrecht d.d. 18 maart 1992 en GS provincie Zuid-Holland, d.d. 20 februari 1992.

Op het tactische niveau worden de randvoorwaarden voor de vaarwegtaken nader uitgewerkt in o.a. verkeersbesluiten voor de verschillende vaarwegen en wordt het strategische beleid vertaald naar uitvoerende randvoorwaarden en richtlijnen. Op het operationele niveau vindt de dagelijkse uitvoering van de vaarwegtaken plaats: beheer en onderhoud, vergunningverlening en handhaving en toezicht.

Het doel van het voorliggende beleidsstuk is het actualiseren van het strategisch vaarwegbeleid. Vanuit het operationele/tactische niveau zijn issues opgehaald en deze zijn in dit strategische vaarwegbeleid uitgewerkt. De nadere uitwerking van de vaarwegtaken op tactisch en operationeel niveau vindt plaats binnen de randvoorwaarden van dit document.

In overleg met het dagelijks bestuur zal een nadere visie op de toekomst van de vaarwegen opgesteld worden. De insteek voor dit moment is behouden wat er aan vaarwegen is en de balans zoeken tussen varen en ecologie. De nota is gericht op ingewijden van de organisatie, alsook belanghebbenden en geïnteresseerden in de strategie van het nautisch beheer van HDSR.

1.4 Proces totstandkoming vaarwegbeleid

Medewerkers van HDSR van strategie, beheer, vergunningverlening en toezicht en handhaving zijn betrokken in drie sessies om de knelpunten in het huidige vaarwegbeleid in beeld te brengen en de uitwerking van deze knelpunten in het onderliggende vaarwegbeleid te bespreken. In Bijlage 5 zijn de knelpunten die in de sessies naar voren zijn gebracht opgenomen.

In het voorjaar van 2023 heeft een strategische sessie met het dagelijks bestuur plaatsgevonden om de gewenste richting van het bestuur aangaande de nautische taken op te halen. In het najaar van 2023 heeft een consultatieronde plaatsgevonden met in totaal 16 externe partijen, waaronder gemeenten, de Provincie Utrecht en belangenorganisaties. In totaal hebben 9 van deze partijen ook aanvullend schriftelijke input geleverd op de ontwerp beleidsnota.

2. Kaders

2.1 Vormen van beheer

Het veilig gebruik van oppervlaktewater als vaarwater kan alleen met een vastgesteld kader. Het dagelijks bestuur van HDSR is bevoegd gezag voor beheer van water in zijn beheergebied. Dit waterbeheer in brede zin kent meerdere beheeronderdelen, waarin vaarwater niet als primaire functie van het water wordt gezien. Desalniettemin worden specifieke eisen en voorwaarden aan vaarwater gesteld. De afzonderlijke beheeronderdelen hebben veel raakvlakken maar onderscheiden zich door het verschil in doelstelling. In dit hoofdstuk worden de kaders geformuleerd waarmee HDSR invulling geeft aan het te voeren beheer.

Voor een goed begrip van het vaarwegbeleid worden hieronder drie beheeronderdelen toegelicht, die bepalend zijn voor de beheertaken van HDSR voor vaarwegen.

Waterstaatkundig beheer:

Waterstaatkundig beheer omvat de waterstaatkundige verzorging van het watersysteem gericht op de in artikel 2.1 lid 1 van de Waterwet³ genoemde doelstellingen:

- a) voorkoming van en waar nodig beperking van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste. in samenhang met:
- b) bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen,
- c) vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen.

De doelstellingen van waterbeheer die zijn opgesomd in artikel 2.1 lid 1 van de Waterwet zullen in onderlinge samenhang richtinggevend zijn bij de toepassingen van alle bevoegdheden en de verdere uitvoering van de Waterwet. Dit is de kern van integraal waterbeheer. Het waterstaatkundig beheer 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. De doelstellingen begrenzen de wijze waarop met toepassing van de wettelijke bevoegdheden beperkingen kunnen worden gesteld aan activiteiten en rechten van burgers, particuliere instellingen en bedrijven.

Vaarwegbeheer

Het vaarwegbeheer⁴ betreft 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 maken van het betreffende water. In het watersysteembeheer wordt rekening gehouden met maatgevende vaartuigen die er moeten kunnen varen. Andersom gelden randvoorwaarden vanuit het watersysteem ten aanzien van de maximale scheepsafmetingen en het gebruik van het water door vaartuigen. Het profiel van het water moet de juiste afmetingen hebben en op voldoende diepte zijn (bakprofiel). Concrete beheertaken die hieruit volgen zijn het baggeren, het onderhouden van de oeverbescherming en het vrijhouden van de vaarweg van obstakels. De bruggen boven het vaarwater vallen in principe buiten het vaarwegbeheer, al is de doorvaarthoogte van invloed op de gebruiksmogelijkheden en daarvoor stelt de vaarwegbeheerder eisen aan de brugbeheerder.

Nautisch beheer

Het nautisch beheer richt zich op de veiligheid van het scheepvaartverkeer en omvat de verkeersregels 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, waterkeringen, landschap e.d. De Scheepvaartverkeerswet (Svw) is de basis voor alle verkeersregels van de scheepvaart. In de Svw staan alle regels voor het veilige en vlotte verloop van het scheepvaartverkeer, deze regels

³In artikel 1.1 van de Omgevingswet wordt het begrip 'beheer van watersystemen gedefinieerd als samenstel van aan watersystemen verbonden taken, gericht op het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van die watersystemen en de vervulling van de op grond van deze wet aan die watersystemen toegekende maatschappelijke functie.;

⁴Definitie vaarwegbeheer via Helpdesk Water. Vaarwegbeheer wordt in de Waterwet beschouwd als één van de onderdelen van het watersysteembeheer.

zijn verder uitgewerkt in scheepvaartreglementen. Op grond van de Scheepvaartverkeerswet kan een nautisch beheerder worden aangewezen die zorg draagt voor de uitvoering en de toezicht en handhaving van de verkeersregels op het water.

Naast de regels in de Scheepvaartverkeerswet en het Binnenvaartpolitie-reglement (BPR) kan de nautisch beheerder nog nadere regels stellen die nodig worden geacht voor een goede en vlotte scheepvaart. Het dagelijks bestuur van HDSR stelt de gebruiksregels vast voor het varen op de wateren in zijn beheergebied en maakt zo duidelijk hoe het vaarwegbeheer wordt geïntegreerd in het watersysteembeheer. Hierdoor wordt duidelijkheid geschapen omtrent de voorschriften voor het vaarweggebruik, waarmee HDSR handhavend kan optreden indien risico's optreden voor de verkeersveiligheid of het waterstaatsbelang.

In samenhang met het vaarwegbeheer worden met lokale overheden gecoördineerde afspraken gemaakt over het nautisch beheer (zoals bijvoorbeeld afstemmen over ligplaatsen).

2.2 Waterwet (per 1 januari 2024 Omgevingswet) en Waterschapswet

Waterwet (per 1 januari 2024 Omgevingswet)

De Waterwet is het huidig juridisch kader voor het watersysteembeheer en het vaarwegbeheer. Op 1 januari 2024 zal de Omgevingswet in werking treden. In de Omgevingswet worden 26 bestaande wetten gebundeld. Zo verdwijnt onder andere de Waterwet. De Waterwet zal zonder inhoudelijke wijzigingen in het systeem van de Omgevingswet worden opgenomen.

De Waterwet (per 1 januari 2024 opgegaan in de Omgevingswet) regelt het waterkwaliteitsbeheer, het waterkwantiteitsbeheer en het waterstaatkundig beheer. De kern van de Waterwet is het passieve beheer het Rijksbeleid⁵ (kaderstellend, toetsend, controlerend en financierend) op nationaal niveau te leggen bij de Minister van Infrastructuur en Waterstaat, en op regionaal niveau bij de provincie⁶. Het actieve beheer (beheerplannen, uitvoering en verantwoording alegend) is op nationaal niveau belegd bij Rijkswaterstaat (RWS) en het beheer van regionale wateren bij de waterschappen⁷ en gemeenten.

In de Waterwet (per 1 januari 2024 opgegaan in de Omgevingswet) is beschreven dat het toekennen van functies aan regionale wateren een taak is van de provincie. Als een functie is vastgelegd in de provinciale Omgevingsverordening⁸ leidt dat tot verplichtingen voor de beheerder. Deze moet zijn beheer zo uitoefenen dat de functie daadwerkelijk benut kan worden. De functie 'vaarweg' is een van de functies die de provincie aan het water kan toekennen.

Op grond van artikel 3.2 van de Waterwet (na 1 januari 2024 artikel 2.18 lid 2 van de Omgevingswet), met inachtneming van artikel 2 lid 2 van de Waterschapswet, draagt de provincie het waterbeheer op aan de waterschappen. De Waterwet kent het begrip vaarwegbeheer zelf niet. Het vaarwegbeheer wordt in de Waterwet beschouwd als één van de onderdelen van het watersysteembeheer. In de doelstellingen (artikel 2.1 lid c) is vermeld dat één van de doelstellingen is de vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen. Het varen is één van die maatschappelijke functies. In de Omgevingswet (artikel 2.18 lid 2 sub b) staat dat de provincies bij omgevingsverordening het beheer van vaarwegen kan toedelen aan waterschappen.

Waterschapswet

Bij het opdragen van het waterbeheer aan HDSR dient de provincie de Waterschapswet in acht te nemen⁹. Deze heeft een beperkende werking in die zin dat HDSR een functionele overheid is wiens taak bij de wet is bepaald (artikel 1 lid 2 van de Waterschapswet). De taak van HDSR bestaat uit de zorg voor het watersysteem en de zorg voor het zuiveren van afvalwater op de voet van artikel 3.4 van de Waterwet. Daarnaast kan de zorg voor een of meerdere waterstaatsaangelegenheden zijn of worden opgedragen.

⁵ Omgevingswet Artikel 2.19 (rijkstaken voor de fysieke leefomgeving)

⁶ Omgevingswet Artikel 2.18 (provinciale taken voor de fysieke leefomgeving)

⁷ Omgevingswet Artikel 2.17 (waterschapstaken voor de fysieke leefomgeving)

⁸ In Omgevingswet Omgevingsverordening

⁹ Meer specifiek artikel 2 lid 2 van de Waterschapswet.

De wetgever beschouwt het vaarwegbeheer als uitvoering van de maatschappelijke functie behorend tot het waterbeheer. De provincie kent een vaarwegfunctie toe en wijst een vaarwegbeheerder aan zodra wateren om vaarwegbeheer vragen. HDSR vult de maatschappelijke functie voor de aangewezen vaarwegen in op de wijze die in de Provinciale Omgevingsverordening is opgenomen. Voor de overige wateren is HDSR vrij om te bepalen hoe het deze maatschappelijke functie invult.

2.3 Rijksbeleid Structuurvisie Infra en Ruimte (SVIR)

In de definitieve Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR) schetst het Rijk ambities van het ruimtelijk en mobiliteitsbeleid voor Nederland in 2040. Voor de binnenvaart heeft het Rijk de ambitie om een vlot, betrouwbaar hoofdvaarwegennet te realiseren, waarbij gestreefd wordt naar een wachttijd van maximaal 30 minuten voor schepen en sluizen. Daarbij geeft het Rijk aan belang te hebben bij het scheiden van de beroeps- en recreatievaart.

Voor recreatievaart wordt als uitgangspunt het landelijk basisrecreatietoevervaartnet (BRTN) gehanteerd. Dit is een netwerk van doorgaande vaarwegen (verbindings- en ontsluitingswater). De instandhouding van dit netwerk is geborgd door middel van bestuurlijke afspraken en in de Basisvisie Recreatietoevervaart Nederland 2020-2025. In het netwerk zijn vaarwegen geclassificeerd naar de hierop toegestane vaartuigtypen. Onderstaande tabel geeft de klasse-indeling volgens BRTN weer.

Tabel 1: BRTN-vaarwegklasse en groepstypering¹⁰

Vaarwegklasse (BRTN)	Groepstypering
AZM BZM CZM	Staande mast
BM CM DM	Motorboten
E	Grote sloepen
F G	Kano's en andere kleine vaartuigen

Rijk en lagere overheden borgen de delen in hun beheergebieden via eigen instrumenten. Binnen het beheergebied van HDSR liggen de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel, de Grecht en de Dubbele Wiericke in dit netwerk (totaal 50 km).

De bestuurlijke afspraken en de Basisvisie bieden voor de periode 2020-2025 een kader voor de landelijke, regionale en lokale besluitvorming en investeringen die bijdragen aan het behoud, beheer en verdere ontwikkeling van een aantrekkelijk, samenhangend en bevaarbaar landelijk basistoevervaartnet. Ze bieden tevens een kader voor samenwerking tussen provincies, rijk, andere overheden en de waterrecreatiesector. De bestuurlijke afspraken en de Basisvisie met de classificatie van BRTN-vaarwegen vormen daarmee de basis voor een duurzame en betekenisvolle (regionale) ontwikkeling van waterrecreatie en economie.

Beroepsvaart komt op de vaarwegen van HDSR bijna niet voor. Alleen op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel is beroepsvaart met gedeeltelijk CEMT¹¹-klasse I (ten westen van km 17,9) en CEMT-klasse O (vanaf km 17,9)¹² toegestaan.

In de Basisvisie is tevens de ambitie geuit om de Leidsche Rijn ten oosten van Woerden op lange termijn (na 2025) bevaarbaar te maken voor DM niveau.

¹⁰ De classificering E en F/G is nog niet opgenomen in de landelijke BRTN-classificering. In de Richtlijnen Vaarwegen 2020 zijn alleen de klassen A tot en met D (staande mast en motorboten) opgenomen.

¹¹ Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)

¹² In de overdrachtsdocumenten van RWS naar HDSR uit 2012 is overeengekomen dat ten westen en ten oosten van Km 17.9 tot een andere diepte gebaggerd moet worden. In de legger wordt niet over CEMT1 of CEMT0 gesproken, maar ligt wel de knip in de bodemdiepte tussen km17 en km18.

2.4 Scheepvaartverkeerswet / Binnenvaartpolitiereglement (BPR)

De Scheepvaartverkeerswet (Svw) is de basis voor alle verkeersregels van de scheepvaart. In de Svw staan algemene regels voor het veilige en vlotte verloop van het scheepvaartverkeer. De Svw regelt (zoals omschreven in artikel 3 lid 1 sub a t/m e van de Scheepvaartverkeerswet):

- het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer
- het instandhouden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan
- het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen
- het voorkomen of beperken van externe veiligheidsrisico's in verband met schepen
- het voorkomen of beperken van verontreinigingen door schepen

Het verkeersreglement dat op een groot deel van de Nederlandse binnenwateren van toepassing is, is het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Hierin staan alle verkeersvoorschriften die gelden voor bijna alle Nederlandse vaarwegen¹³. Het bevoegd gezag heeft de mogelijkheid om bij Verkeersbesluit krachtens de Scheepvaartverkeerswet nautische aangelegenheden direct te regelen of (tijdelijk) te wijzigen.

2.5 Richtlijnen Vaarwegen 2020 (RVW 2020)

Rijkswaterstaat (RWS) houdt zich aan richtlijnen bij het ontwerpen van vaarwegen en het plaatsen van scheepvaarttekens. Door alle vaarwegen volgens dezelfde richtlijnen in te richten, weet de gebruiker van de vaarwegen waar hij aan toe is. Zo ontstaat een beter en veiliger vaarwegennetwerk. De Richtlijnen Vaarwegen 2020 (RVW 2020) zijn daarbij het kader voor het verkeerskundig ontwerp van vaarwegvakken, sluisen, bruggen en binnenhavens en geven voorschriften die zijn gericht op toepassing bij de aanleg en renovatie van vaarwegen en -objecten. Deze ontwerprichtlijnen zullen door HDSR worden gebruikt om de nautische veiligheid van de vaarwegen te toetsen. In de RVW2020 wordt voor de classificatie van vaarwegen voor recreatievaart gebruik gemaakt van de BRTN-classificatie en voor de beroepsvaart van de CEMT-klasse, zoals aangegeven in paragraaf 4.4. In de RVW2020 staan geen afmetingen en richtlijnen voor de vaarwegen voor de kleinste BRTN-klasse (E, F en G) en de CEMT-klasse (0).

2.6 Aanwijzingsbesluiten en Omgevingsverordening Zuid-Holland/Utrecht

Aanwijzingsbesluiten 1992

In het besluit van Provinciale Staten van Zuid-Holland d.d. 20 februari 1992 (registratienummer: DM 1025622) en het besluit van Provinciale Staten van Utrecht d.d. 18 maart 1992 (registratienummer: DM 1016578) is HDSR aangewezen als nautisch beheerder voor scheepvaartwegen in het beheergebied van HDSR en voor zover die wateren niet onder het bevoegd gezag van een ander openbaar lichaam vallen.

Omgevingsverordening Zuid-Holland (per 1 januari 2024 overgegaan in de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV¹⁴))

In de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening 2021¹⁵ wordt het vaarwegbeheer van de provinciale en regionale vaarwegen (A en B lijst Vaarwegenverordening 2015) geborgd. Het beheer van provinciale vaarwegen is toebedeeld aan gedeputeerde staten (artikel 6.3) en het beheer van regionale vaarwegen is toebedeeld aan gemeenten en waterschappen (artikel 6.4). Deze beheertoedeling is per vaarweg uitgewerkt in bijlage VII onderdeel A.1 (provinciale vaarwegen) en onderdeel A.2 (regionale vaarwegen). Voor HDSR gaat het om de Grecht (inclusief sluis Woerdense Verlaat), Sluis Bodegraven en Dubbele Wiericke, voor zover gelegen in de provincie Zuid-Holland.

In de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening is vastgelegd dat de provincie streeft naar handhaving van de hoofdstructuur van de recreatieve vaarwegen. Ruimtelijke ingrepen op en langs deze vaarwegen zijn toegestaan voor zover deze geen afbreuk doen aan de huidige recreatieve bevaarbaarheid. Dit betekent bijvoorbeeld dat bij de

¹³ Op grond van artikel 2 lid 1 van het Vaststellingsbesluit Binnenvaartpolitiereglement is het BPR geldig op de openbare wateren van het Rijk die voor scheepvaart openstaan, met uitzondering van de hierin genoemde wateren.

¹⁴ De Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) gaat gelden vanaf 1 januari 2024. De ZHOV is 15 december 2021 vastgesteld door Provinciale Staten. De regels zijn een voortzetting van de regels die onder het huidige recht gelden.

¹⁵ In afdeling 6.2 van de Omgevingsverordening is het beheer van regionale vaarwegen toebedeeld aan gemeenten en waterschappen. De beheertoedeling is uitgewerkt in bijlage VI onderdeel A.2.

aanpassing van bestaande bruggen en viaducten ten minste bestaande doorvaarhoogten en breedtes gehandhaafd blijven en dat bij nieuwe kunstwerken rekening wordt gehouden met de aard van het recreatieverkeer (huidig gebruik) op de betreffende vaarweg. Het totale recreatietoervaartnetwerk dat van provinciaal belang is, bestaat uit recreatieve vaarwegen die onderdeel uitmaken van het BRTN (Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2020-2025). In artikel 7.79 (Bescherming recreatietoervaartnet) is vastgelegd dat een omgevingsplan rekening houdt met het voorkomen van belemmeringen van de recreatieve bevaarbaarheid van de vaarweg en zo mogelijk gericht op verbetering en versterking van de bevaarbaarheid en recreatieve waarden van de vaarweg.

Verordening Nautisch Beheer Zuid-Holland 2022¹⁶

Het nautisch beheer is niet meegenomen in het nieuwe stelsel van de Omgevingswet, omdat dit uitputtend is geregeld in de Scheepvaartverkeerswet. In de Verordening Nautisch Beheer Zuid-Holland 2022 wordt daarbij het nautisch beheer van de provinciale en regionale vaarwegen geborgd. Het openbaar lichaam dat door afdeling 6.2 van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening is belast met het beheer van de vaarweg, draagt ook zorg voor het nautisch beheer van deze vaarweg (art. 4 lid 1 Verordening nautisch beheer Zuid-Holland 2022). De verordening behandelt de volgende onderwerpen:

- Het toewijzen van het nautisch beheer aan de vaarwegbeheerder zoals aangewezen op grond van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening. De toedeling van het nautisch beheer is gebaseerd op artikel 2, derde en vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet. Tevens wordt erin voorzien dat nautisch beheerders aanvullende regels kunnen stellen ter uitvoering van haar taak.
- De bevoegdheid van gedeputeerde staten om bedieningstijden van bruggen en sluizen in of over provinciale of regionale vaarwegen vast te stellen ter bevordering van geharmoniseerde bedientijden op het vaarwegennetwerk in Zuid-Holland

Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht¹⁷

De provincie heeft in de interim Omgevingsverordening in artikel 4.42 en bijlage 8 (Toedeling vaarwegbeheer) het vaarweg- en nautisch beheer van de Grecht (ligt ook gedeeltelijk in Zuid-Holland), Gekanaliseerde Hollandsche IJssel en de Dubbele Wiericke (inclusief Goejanvervellesluis) toegewezen aan HDSR. In de toelichting op artikel 4.42 geeft de provincie het volgende aan: *"dat de provincie ervoor probeert te zorgen dat de vaarwegen waarop deze Omgevingsverordening van toepassing is, in zowel economisch als recreatief opzicht hun functie blijven vervullen. Niet alle wateren waarop recreatievaart plaatsvindt zijn opgenomen in de verordening. Hoofdlijn is dat de wateren van belang zijn voor de scheepvaart en minimaal onderdeel uitmaken van recreatietoervaartnet uit de Basisvisie Recreatie Toervaartnet Nederland (BRTN). Een paar vaarwegen uit de BRTN zijn niet opgenomen in de Omgevingsverordening. De reden daarvoor is het beperkte gebruik van deze vaarwegen wat meestal veroorzaakt wordt door een groot aantal hoogte- en dieptebeperkingen, die niet binnen een periode van 10 jaar opgeheven zullen zijn. Voor HDSR zijn dit een gedeelte van de Oude Rijn aansluitend aan de Leidsche Rijn en de Leidsche Rijn zelf. Daarnaast zijn wateren komen te vervallen, omdat deze geen onderdeel uitmaken van de BRTN en ook van zeer beperkte betekenis zijn voor de recreatietoervaart. Dit zijn o.a. Montfoortse Vaart, de Jaap Bijzervetering en de Lange en Korte Linschoten. Deze worden vooral door kleine motorboten en sloepen bevaren."*

In de Omgevingsverordening is daarnaast o.a. vastgelegd dat de vaarwegbeheerder zorg draagt voor het onderhoud van de vaarweg (artikel 4.43). Het onderhoud omvat onder andere het behouden of realiseren van de vaarwegdiepte en vaarweghoogte, zoals vastgesteld in de Besluiten voor vaarwegdiepte¹⁸ en vaarweghoogte¹⁹ en het in goede staat houden of brengen van oevers, oevervoorzieningen en kunstwerken en het schoonhouden van de vaarweg.

¹⁶ Het nautisch beheer van vaarwegen als onderwerp van regelgeving is met de Verordening nautisch beheer dan ontvlochten uit de Omgevingsverordening met ingang van 1 januari 2024

¹⁷ De Omgevingsverordening provincie Utrecht 2022 is op 30 maart 2022 vastgesteld door Provinciale Staten. Totdat de Omgevingswet ingevoerd wordt, geldt de Interim Omgevingsverordening. Dit is naar verwachting 1 januari 2024

¹⁸ Besluit GS provincie Utrecht (19 januari 2016, nr. 817B07D9) ter vaststelling van de minimaal benodigde vaarwegdiepten op de lijsten A en B behorende bij de Waterverordening provincie Utrecht 2009 (Besluit minimaal benodigde vaarwegdiepten 2016)

¹⁹ Besluit GS provincie Utrecht (15 september 2015, nr. 81633562E) ter vaststelling van de minimaal benodigde doorvaarhoogten vaarwegdiepten op de lijsten A en B behorende bij de Waterverordening provincie Utrecht 2009 (Besluit minimaal benodigde doorvaarhoogten)

Gemeentelijke verordeningen

In de Algemene Plaatselijke verordening (APV) kunnen gemeentes regels opnemen voor het gebruik van openbaar vaarwater binnen de gemeente. Als zij nautische regels stellen dan is dat op basis van de Scheepvaartverkeerswet (Svw). Dit betreft alleen aspecten als veiligheid en openbare orde.

2.7 Keur en verkeersbesluiten HDSR

Keur HDSR 2018 en algemene Verkeersbesluiten HDSR

Het waterschap is verantwoordelijk voor het beheer van het watersysteem en heeft daarom regels opgesteld om het watersysteem te beschermen. Dit is uitgewerkt in de Keur HDSR 2018 (Keur) en in de bijbehorende documenten. In de Keur staan de verbods- en gebodsbepalingen ter bescherming en instandhouding van de waterhuishouding en waterstaatswerken.

Tot 16 februari 2023 was in de Keur 2018²⁰ een algemeen Vaarverbod opgenomen. Dit algemeen vaarverbod is in 2023 uit de Keur 2018 verwijderd. Het Verkeersbesluit²¹ voor de niet-aangewezen vaarwegen (DM1851498) vervangt artikel 3.A.2 van de Keur 2018 en zorgt ervoor dat een verbod blijft gelden voor gemotoriseerd vaarverkeer op de niet-aangewezen vaarwegen in het beheergebied van HDSR. Dit verbod geldt niet voor gemotoriseerd varen dat noodzakelijk is om te kunnen voldoen aan de onderhoudsplicht op basis van de vigerende Legger. Het Verkeersbesluit Ligplaats innemen op aangewezen vaarwegen (DM1878749) vervangt artikel 3.A.2 van de Keur 2018 en zorgt ervoor dat er een verbod geldt om op de aangewezen vaarwegen ligplaats in te nemen buiten de daarvoor bestemde en ingerichte plaatsen. In Bijlage 1 van deze rapportage is de tabel aangewezen vaarwegen opgenomen uit het Verkeersbesluit voor de niet-aangewezen vaarwegen opgenomen.

Verkeersbesluiten per vaarweg

Daarnaast zijn er verkeersbesluiten per vaarweg (Grecht, Dubbele Wiericke, Kromme Rijn, Leidsche Rijn en de Oude Rijn Oost, de Lange en Korte Linschoten, Jaap Bijzervetering en Montfoortsevaart en de Enge en Kromme IJssel, Gekanaliseerde Hollandsche IJssel), waarin in-, uit- of doorvaarverboden, locaties van beperkte doorvaarthoogte, locaties van beperkte breedte van doorvaart of vaarwater en locaties van nevenvaarwater, voor het scheepvaartverkeer vastgesteld worden.

De Enkele Wiericke en de Bovenloop van de Kromme Rijn zijn in het beleid van 2015 aangewezen vaarwegen. In Verkeersbesluiten voor deze vaarwegen is vastgelegd dat gemotoriseerd vaarverkeer niet mag plaatsvinden. De Vlist is niet als vaarweg aangewezen in het Verkeersbesluit voor de niet-aangewezen vaarwegen. In een eerder Verkeersbesluit voor deze vaarweg is vastgelegd dat gemotoriseerd vaarverkeer niet mag plaatsvinden. Dit Verkeersbesluit kan in de toekomst vervallen.

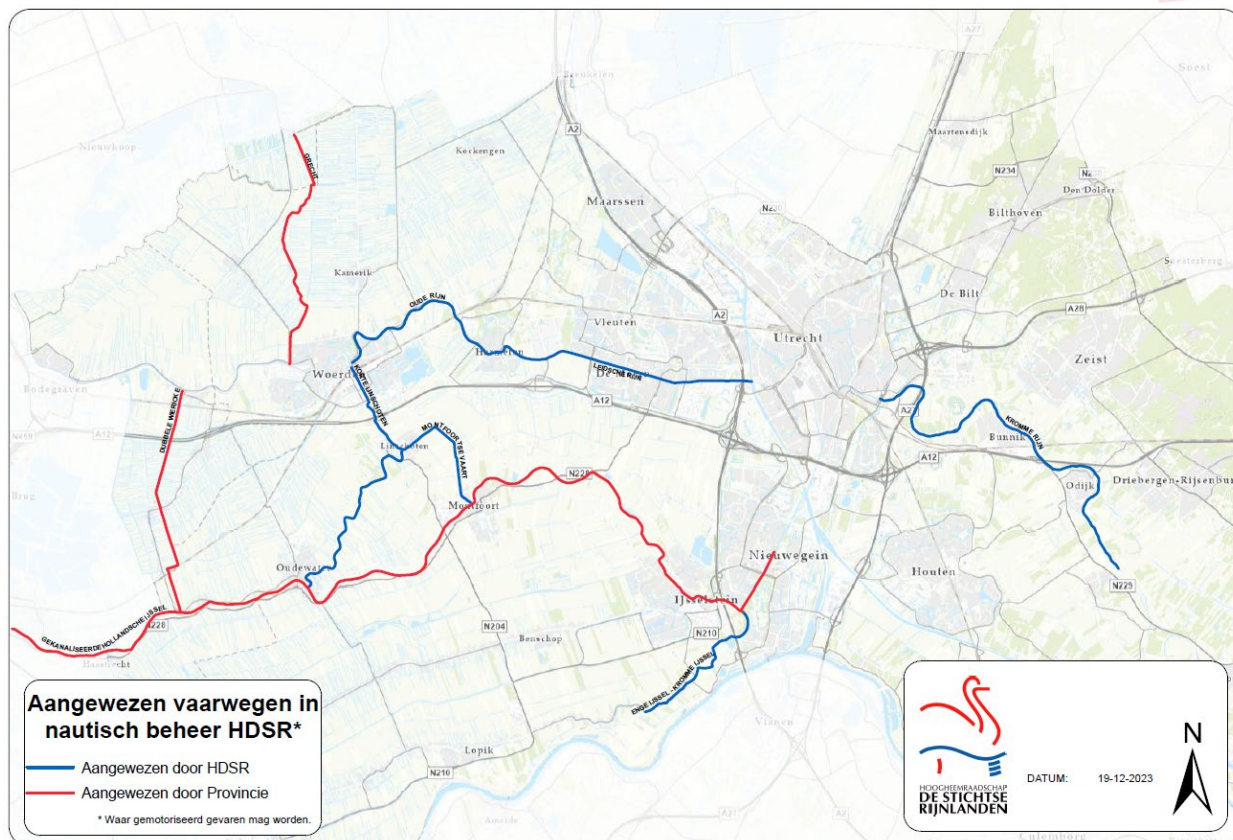
Bij de referenties in hoofdstuk 8 is een overzicht gegeven van alle Verkeersbesluiten die in mei 2023 van toepassing zijn op de vaarwegen van HDSR. In de Verkeersbesluiten wordt het vaarwegbeleid nader uitgewerkt voor specifieke locaties en/of situaties.

²⁰ Hoofdstuk 3A: overgangsregeling vaarwegbeheer per 16-2-2023 vervallen (met artikel 3.A.1 Vergunning gemotoriseerd varen in oppervlaktewaterlichamen en Artikel 3.A.2 Absoluut verbod ligplaats innemen)

²¹ HDSR heeft de mogelijkheid om bij Verkeersbesluit krachtens de Scheepvaartverkeerswet nautische aangelegenheden direct te regelen of (tijdelijk) te wijzigen. Er zijn algemene Verkeersbesluiten die voor alle vaarwegen van HDSR gelden en specifieke Verkeersbesluiten per vaarweg.

3. Overzicht en gebruik vaarwegen

3.1 Aangewezen vaarwegen



Figuur 2: Overzichtskartaal aangewezen vaarwegen waar gemotoriseerd gevaren mag worden, in nautisch beheer bij HDSR²² (grote versie in de bijlagen)

Aangewezen vaarwegen door Provincie

Het vaarwegbeheer van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel, de Grecht en de Dubbele Wiericke (Goejanverwellesluis) is door de provincies Utrecht en Zuid-Holland opgedragen aan HDSR (zie paragraaf 2.6). In totaal beheert HDSR circa 50 km provinciaal aangewezen vaarweg.

Tabel 2: overzichtstabel aangewezen vaarwegen door de provincie

Vaarweg	Locatie
De Grecht	Tussen sluis Woerdense Verlaat en Oude Rijn (inclusief schutsluis Woerdense Verlaat)
Dubbele Wiericke (Goejanverwellesluis)	Van de Oude Rijn tot de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel en Doorslag	Van het Merwedekanaal tot en met de Waaiersluis te Gouda.

²² Op Enkele Wiericke, Bovenloop van de Kromme Rijn en de Vlist mag niet gemotoriseerd gevaren worden. Hierop zijn op het moment van publicatie enkele vergunde uitzonderingen van kracht.

Aangewezen vaarwegen door HDSR

De vaarwegen die door HDSR zijn aangewezen worden bevaren door recreatievaart. In tabel 3 zijn de watergangen die door HDSR als vaarweg aangewezen zijn opgenomen.

Tabel 3: overzichtstabel aangewezen vaarwegen HDSR

Vaarweg	Locatie
Kromme Rijn benedenloop (Waterlinieweg Utrecht – Sluis Werkhoven)	Vanaf de sluis in Werkhoven tot aan de Waterlinieweg te Utrecht
Leidsche Rijn	Vanaf de splitsing met het Amsterdam-Rijnkanaal in Utrecht tot aan de sluis Haanwijk in Harmelen
Oude Rijn (Oost)	Vanaf de sluis Haanwijk in Harmelen tot aan Snellebrug in Woerden (inclusief sluis Haanwijk)
Jaap Bijzerwetering	Vanaf de splitsing met de Kromwijkerwetering en de Korte Linschoten in Woerden tot aan de splitsing met de Singel in Woerden
Korte Linschoten	Vanaf de splitsing met de Lange Linschoten en de Montfoortsevaart in Linschoten tot aan de splitsing met de Kromwijkerwetering en de Jaap Bijzerwetering in Woerden
Lange Linschoten	Vanaf de splitsing met de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel in Oudewater tot aan de splitsing met de Korte Linschoten en de Montfoortsevaart in Linschoten
Montfoortse Vaart	Vanaf de splitsing met de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel in Montfoort tot aan de splitsing met de Lange Linschoten en Korte Linschoten in Linschoten
Enge IJssel	Tussen de Lopikerwetering en de Kromme IJssel
Kromme IJssel	Tussen de Enge IJssel en de splitsing met de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel en de Doorslag

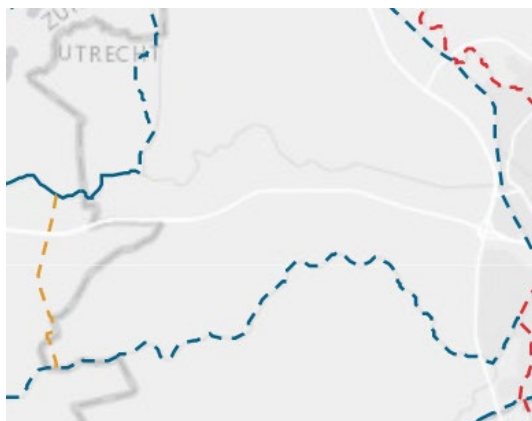
3.2 Gebruik vaarwegen

De wateren van HDSR worden vooral bevaren door recreatievaart. De Gekanaliseerde Hollandsche IJssel is in 2013 van Rijkswaterstaat overgenomen. Deze is als enige vaarweg nog voor beroepsvaart aangewezen (CEMT O/I) en incidenteel vaart hier nog een beroepsvaartuig, daarnaast varen er overige beroepsvaartuigen zoals rondvaartboten en toeristen/recreatie-schepen.

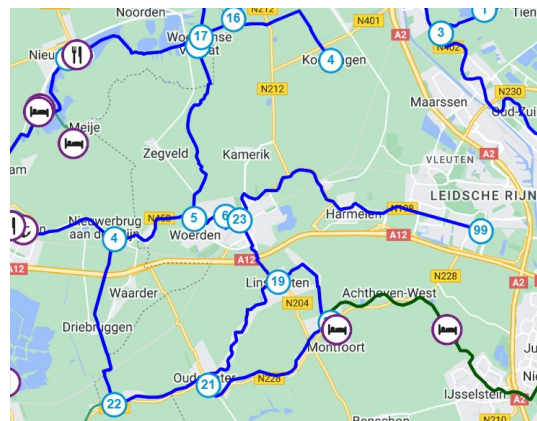
De Gekanaliseerde Hollandsche IJssel, Dubbele Wiericke en Grecht zijn in het BRTN-netwerk voor de recreatievaart opgenomen (zie Figuur 3). Hier vaart relatief de meeste recreatievaart.

Op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel zijn er op basis van het aantal schuttingen van de Waaiersluis ca. 10.000 vaarbewegingen per jaar en op de Grecht zijn het ca. 2000 vaarbewegingen per jaar op basis van het aantal brugopeningen in Woerden. Voor de Kromme Rijn zijn er geen gegevens, maar hier varen relatief meer recreatievaartuigen dan op de andere vaarwegen, waar minder dan 500 vaartuigen per jaar varen.

Het sloepen­net­werk²³ is opgezet om een boeiende vaar­route te maken. Een aantal vaar­wegen van HDSR is opgenomen in het sloepen­net­werk.



Figuur 3: BRTN-net­werk HDSR



Figuur 4: sloepen­net­werk met aantal vaar­wegen van HDSR

3.3 Toekomstperspectief

Uit diverse onderzoeken (Watersportonderzoek 2021, Prognose ontwikkeling recreatievaart in 2030, 2040 en 2050 en data HISWA-recron) blijkt dat de sloepen en kleinere motorboten die gebruik maken van de vaar­wegen van HDSR, de afgelopen jaren zijn toegenomen en de verwachting is dat dit de komende jaren verder zal toenemen. Deze kleinere boten maken met name dagtochten in de maanden mei tot en met september. Het maken van een 'rondje' heeft de voorkeur.

Voor de BRTN-vaar­wegen Gekanaliseerde Hollandsche IJssel, Grecht en Dubbele Wiericke wordt een lichte groei van het gebruik door motorboten verwacht. Ook op de Kromme Rijn wordt een toename verwacht door de toenemende recreatiedruk vanuit de stad Utrecht.

Uit het onderzoek fijnmazig vaar­net­werk Zuid-Holland (Waterrecreatie Nederland, concept december 2022) zijn ambities in beeld gebracht om de waterrecreatie in Zuid-Holland beter te benutten. In deze rapportage zijn de Enkele Wiericke en de Vlist, Lange Vliet en een zijtak van de Vlist opgenomen als mogelijke aanvulling op het sloepen­net­werk. Over deze watergangen zijn echter meerdere bruggen geïdentificeerd met een te lage doorvaar­hoogte. In het onderzoek fijnmazig vaar­net­werk is enkel gekeken vanuit het belang van de recreatievaart.

HDSR zal bij een concrete aanvraag voor openstelling op basis van het afwegingskader voor het aanwijzen van vaar­wegen (zie paragraaf 4.3) tot besluitvorming over de aanwijzing als vaar­weg komen. Op dit moment betreft het wateren waar niet gemotoriseerd mag worden gevaren.

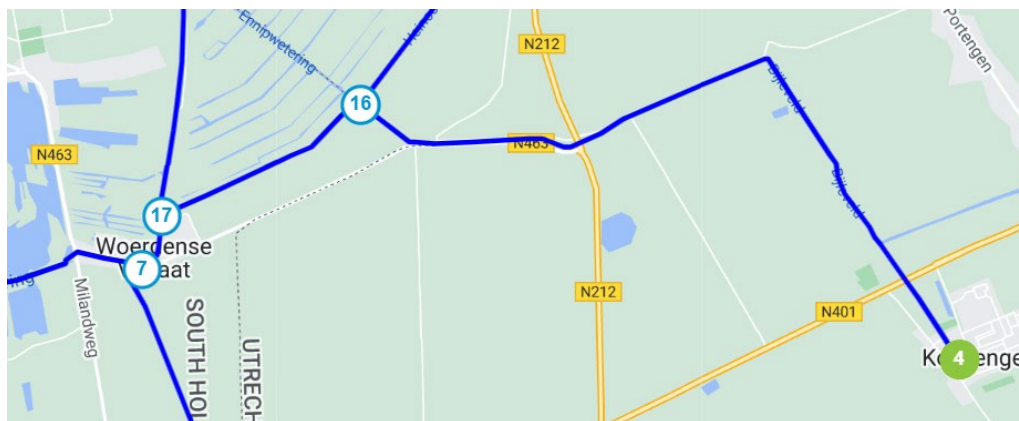
Benedenloop Kromme Rijn

In het Verkeersbesluit voor de Kromme Rijn d.d. 16 februari 2023 is de intentie uitgesproken om in de toekomst de vervuiling van verbrandingsmotoren zoveel als mogelijk tegen te gaan. De gemeente Utrecht wil binnen de gemeente Utrecht brandstofmotoren gaan verbieden. In dat geval wordt de Kromme Rijn een geïsoleerd gebied voor brandstofmotoren, aangezien op de Bovenloop van de Kromme Rijn geen gemotoriseerd verkeer toegestaan is. HDSR is met gemeente Utrecht en Bunnik in overleg hoe het verbod op het gemotoriseerd vaar­verkeer ook in dit deel van de Kromme Rijn te regelen. Voor het gedeelte tussen de Waterlinieweg en de A27 zal de komende jaren met de gemeente Utrecht bekeken worden of het nautisch beheer overgedragen kan worden aan de gemeente.

²³ Website www.sloepen­net­werk.nl. De volgende organisaties zijn partner van het Sloepen­net­werk: Recreatie Noord-Holland, Kaag en Braassem promotie, Holland boven Amsterdam en Watersport-TV.

Onderzoek watergang Bijleveld naar Kockengen

Bij de actualisatie van het vaarwaterbeleid in 2023 is de watergang Bijleveld naar Kockengen voorgesteld om toe te voegen als vaarwater. Deze watergang is al opgenomen in het sloepennetwerk (zie onderstaande afbeelding). Sloepen kunnen heen- en weer varen vanaf de Heinwetering naar het dorp Kockengen en terug. Aan de hand van het stroomschema kan onderbouwd worden of de watergang Bijleveld als vaarwater aangewezen kan worden. Dit zal nader uitgewerkt worden op het tactische niveau.



Figuur 5: uitsnede sloepennetwerk Kockengen (alleen het gedeelte tussen Kockengen en de N401 is de watergang van HDSR)

Onderzoek verkeersbesluiten

Voor de bovenloop van de Kromme Rijn en Enkele Wiericke is in het Verkeersbesluit voor de niet-aangewezen vaarwegen d.d. 16/2/2023 een verbod op gemotoriseerd vaarverkeer opgenomen en deze zijn dus niet als vaarweg aangewezen. Op dit moment zijn eerdere Verkeersbesluiten voor bovenloop van de Kromme Rijn, Enkele Wiericke en Vlist nog van toepassing waar ook is vastgelegd dat gemotoriseerd vaarverkeer niet mag plaatsvinden ²⁴. Op tactisch niveau zal worden gekeken hoe dit in verkeersbesluiten kan worden vastgelegd zonder dat deze wateren aangewezen vaarwegen zijn. Mogelijk dat verkeersbesluiten kunnen vervallen of worden gewijzigd indien het wenselijk blijft om verbodsborden te plaatsen.

²⁴ Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn d.d. 16-02-2023 (DM1810472) en Verkeersbesluit vaarweg de Enkele Wiericke d.d. 10-07-2021 (DM1020579) en Verkeersbesluit vaarweg de Vlist d.d. 10-07-2021 (DM1020123)

4. Vaarwegbeleid

4.1 Algemene beleidsuitgangspunten

Deze paragraaf geeft de algemene beleidsuitgangspunten voor het vaarwegbeleid van HDSR. In de rest van dit hoofdstuk wordt het beleid nader uitgewerkt.

Vanwege de maatschappelijke meerwaarde van het gebruik van het open water om te varen, maakt HDSR het varen mogelijk waar dat verantwoord is. Daarbij zijn de randvoorwaarden dat het varen niet ten koste gaat van de overige waterstaatkundige functies en dat het varen mogelijk is binnen de ruimte die nodig is voor de waterstaatkundige functie (minimale afmetingen zoals beschreven in het leggerprofiel). Gemotoriseerde vaartuigen mogen alleen varen op de daarvoor aangewezen vaarwegen.

HDSR voert geen inspanningen uit in het kader van bakbeheer en/of objectbediening (met uitzondering van huidige bediening van sluizen) zonder medefinanciering door derden. Om de toegankelijkheid van de vaarwegen te kunnen borgen voert HDSR maaiwerkzaamheden uit in de bevaren watergangen, mits het maaien geen nadelige effecten heeft op de ecologie/waterkwaliteit van het open water (zie paragraaf 5.2).

HDSR zal de RVW2020 en BRTN2020–2025 als basis hanteren voor het beleid en toetsing van vergunningen, daarmee is nautische veiligheid op orde (zie paragraaf 4.4 Voorwaarden vaarweggebruik en paragraaf 4.7 Ligplaatsen).

HDSR wil bijdragen aan het behoud van bestaande vaarroutes (BRTN en Sloepennetwerk) en wil kijken naar ambities voor vergroting van deze netwerken, waarbij het afwegingskader voor het aanwijzen van vaarwegen leidend is voor de besluitvorming over uitbreiding van het netwerk (zie paragraaf 4.3).

HDSR wil samenwerken met de gemeenten langs de aangewezen vaarwegen om te komen tot goede verkeersbesluiten en in goed overleg toezicht en handhaving op deze regelgeving uitvoeren. Hiermee kunnen problemen worden voorkomen zoals het niet kunnen optreden tegen weesbootjes, onjuist gebruik van tijdelijke ligplaatsen en impasses rondom de beschikbaarheid van voldoende aanlegmogelijkheden (het afwegingskader voor ligplaatsen is uitgewerkt in paragraaf 4.8).

HDSR zal, conform het Uitvoeringsbeleid VTH 2021–2026, toezicht houden op naleving van de vaarregels en handhavend optreden waar nodig. Daarnaast wordt ingezet op preventieve communicatie om draagvlak voor naleving van de regels te bevorderen.

HDSR wil bijdragen aan de transitie naar duurzaam varen (zie paragraaf 4.3 hoe duurzaam of emissieloos varen meegenomen kan worden in de afweging bij het aanwijzen van vaarwegen en welke aspecten een rol kunnen spelen). In de bestuursperiode 2023–2026 wordt verder uitgewerkt hoe HDSR het duurzaam varen wil stimuleren.

4.2 Aanwijzen van vaarwegen

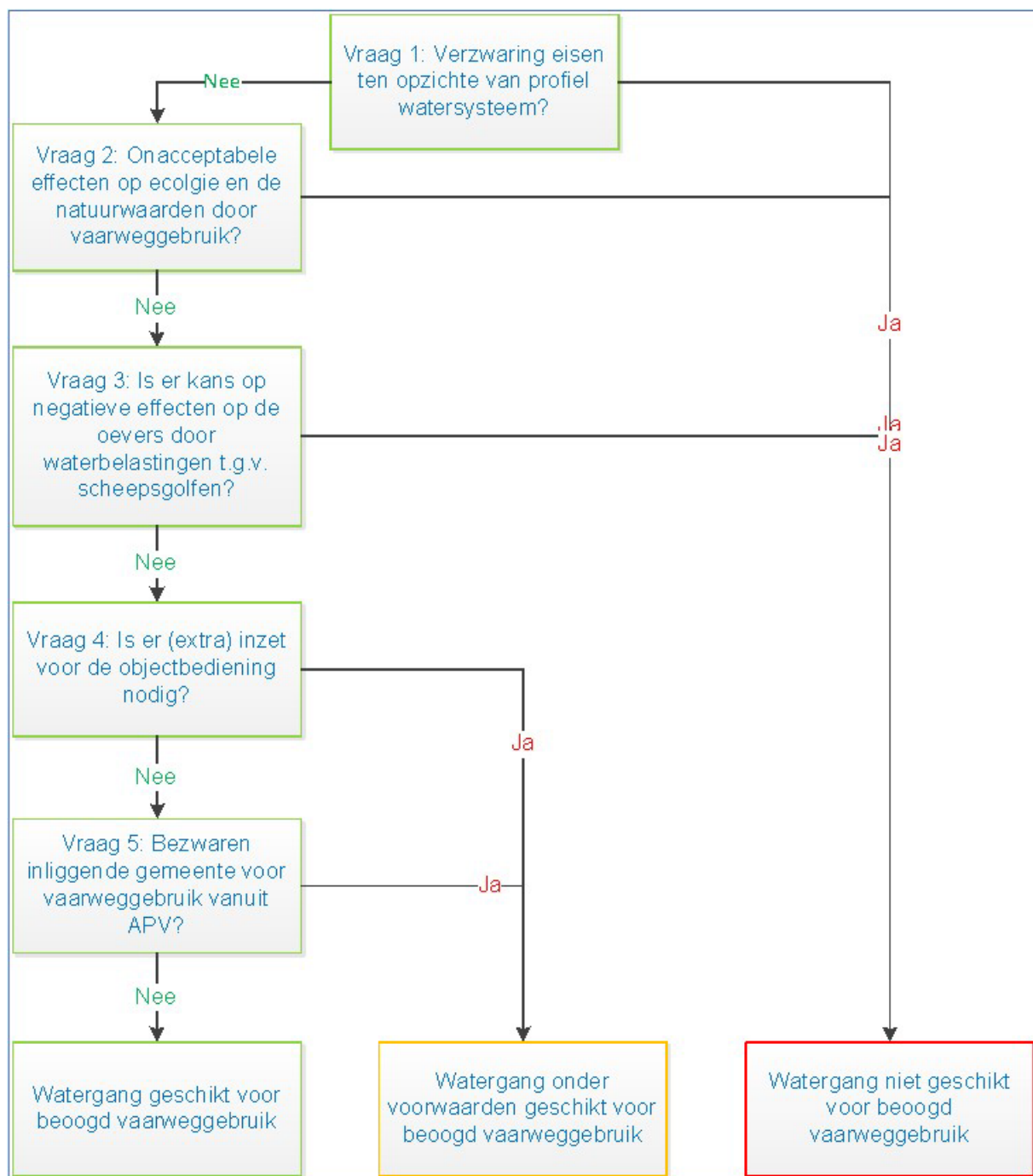
HDSR hanteert het uitgangspunt dat het varen niet ten koste gaat van de overige waterstaatkundige functies en dat het varen mogelijk is binnen de ruimte die nodig is voor de waterstaatkundige functie (minimale afmetingen zoals beschreven in het leggerprofiel).

Ongemotoriseerde vaartuigen worden geacht geen nadelige effecten te hebben op het waterstaatswerk. Er geldt een verbod voor gemotoriseerd vaarverkeer op de niet-aangewezen vaarwegen in het beheergebied van HDSR. Gemotoriseerde vaartuigen kunnen wél een nadelig effect hebben op het waterstaatswerk. Ontstane golven kunnen bijvoorbeeld de oeverbescherming ernstig belasten of tot opwerveling van de waterbodem leiden wat de waterkwaliteit en/of ecologische doelstellingen beperkt. Ingeval vaartuigen wel een nadelig effect hebben op het waterstaatswerk of de waterkwaliteit, kan HDSR via de verkeersbesluiten een regulering van de scheepvaart instellen.

Een algemeen en leidend verkeersbesluit dat HDSR ingesteld heeft, is het Verkeersbesluit voor de niet-aangewezen vaarwegen, geldend sinds februari 2023. Hierin is vastgelegd dat het verboden is te varen met gemotoriseerde vaartuigen op niet aangewezen vaarwegen in het beheergebied van het hoogheemraadschap.

4.3 Afwegingskader aanwijzen vaarwegen gemotoriseerd vaarverkeer

Om te bepalen of gemotoriseerde vaartuigen een nadelig effect hebben op het waterstaatswerk is in dit vaarwegbeleid een afwegingskader voor het aanwijzen van vaarwegen voor gemotoriseerd vaarverkeer uitgewerkt. Het stroomschema in Figuur 6 geeft het afwegingskader voor het openstellen van watergangen als vaarweg.



Figuur 6: Afwegingskader opstellen watergangen als vaarwater

Hieronder volgt een nadere toelichting op de vragen in het afwegingskader:

- **Vraag 1: Verzwaring eisen ten opzichte van profiel watersysteem?**
 - ☐ Het is niet nodig om de watergang te verdiepen en/of te verbreden om op het water te kunnen varen
 - ☐ Er zijn geen stuwen aanwezig die passeren van vaartuigen onmogelijk maakt
 - ☐ Er zijn geen andere aanpassingen nodig om over het water te kunnen varen
- **Vraag 2: Onacceptabele effecten op de ecologie of de natuurwaarden door vaarweggebruik?**
 - ☐ Er is geen negatieve beïnvloeding van de vegetatie door directe mechanische schade door de bewegende scheepsromp en schroef, directe mechanische schade door golfslag of opwerveling van bodem sediment door schroef en golven
 - ☐ Er wordt voldaan aan de KRW doelen
 - ☐ Er zijn geen andere natuuraspecten die negatief beïnvloed worden. Bijvoorbeeld geluidshinder en mogelijke hinder voor beschermde soorten (de bever, otter en vogels).
- **Vraag 3: Is er kans op negatieve effecten op de oevers door waterbelastingen t.g.v. scheepgolven?**
 - ☐ De aanwezige oeverbescherming in de watergang kan de maatgevende golfbelasting zonder verhoogd risico op afslag of een verlaging van de levensduurverwachting, weerstaan.
- **Vraag 4: Is er (extra) inzet voor de objectbediening nodig?**
 - ☐ Er is geen extra inzet op objectbediening van sluizen en/of bruggen nodig
 - ☐ De doorvaarthoogte van de bruggen is voldoende of deze zijn te openen
- **Vraag 5: Zijn er bezwaren vanuit inliggende gemeenten voor vaarweggebruik vanuit APV of vanuit milieu?**
 - ☐ Er zijn geen bezwaren ten aanzien van veiligheid en openbare orde of milieu (stank, geluid).

Maatwerk

Dit stroomschema kan toegepast worden bij veranderende wensen of factoren bij watergangen om te bepalen of een watergang als vaarweg aangewezen kan worden. Voor de huidige aangewezen vaarwegen is het schema niet doorlopen.

Het toepassen van het schema is maatwerk en per vaarweg zal een afweging gemaakt moeten worden of de effecten en de kosten van beheer en onderhoud opwegen tegen de meerwaarde voor het openstellen van de vaarweg voor gemotoriseerd verkeer. De uitwerking van de vragen met betrekking tot ecologie en natuurwaarden zal in overleg met de ecologen van HDSR uitgewerkt moeten worden.

Bij het maatwerk per vaarweg kan ook overwogen worden of emissievrij of duurzaam varen voorgeschreven kan worden. Aspecten die hierbij een rol spelen:

- Bij drukkere watergangen, onderdeel van BRTN-netwerk of sloepennetwerk, is dit afhankelijk van landelijke ontwikkelingen en mogelijkheden en volgt HDSR hierin de landelijke trend.
- Voor minder druk bevaren watergangen en watergangen die geen onderdeel zijn van een groter netwerk, kunnen emissievrije schepen of bijvoorbeeld het gebruik van alternatieve brandstoffen gestimuleerd worden. Voor gebruikers moeten er in dat geval voldoende voorzieningen zijn. Elektrische bootjes kunnen net als brandstofmotoren de bodem omwoelen en dat heeft effect op aanwezige flora en fauna, voor het toestaan van gemotoriseerde vaartuigen op vaarwegen is er voor vraag 3 geen onderscheid tussen boten die uitgerust zijn met een brandstofmotor of boten uitgerust met een elektrische motor, mede ook omdat de elektrische motoren steeds krachtiger worden. Vanuit de omgeving (milieu) is er wel onderscheid tussen elektrische motoren en brandstofmotoren en dat kan aanleiding zijn om elektrisch varen voor te schrijven. Gemeenten en waterschap zullen dit gezamenlijk verder uitwerken waarbij een gemeente vanuit milieu naar het verbieden van brandstofmotoren kijkt en HDSR de nautische aspecten (o.a. verbodsborden) in een Verkeersbesluit kan regelen.

4.4 Toegestane vaartuigen – bevaarbare breedte, diepte en doorvaarthoogte

Deze paragraaf geeft het algemeen kader voor het bepalen van de toegestane vaartuigen, bevaarbare breedte en diepte en doorvaarthoogte.

HDSR hanteert de RVW2020 en BRTN2020-2025 als basis voor de toegestane vaartuigen en bevaarbare breedte en diepte, waarbij gekozen wordt voor een krap vaarwegprofiel i.v.m. de lage intensiteit van de scheepvaart, tenzij er zwaarwegende redenen zijn om hiervan af te wijken. De vaarwegen worden gekoppeld aan de vaarwegklassen.

In tabel 4 zijn de standaardafmetingen voor de BRTN/CEMT-klasse weergegeven.

Tabel 4: overzichtstabel toegestane vaartuigen en bevaarbare breedte, diepte en doorvaarthoogte vaarwegklassen

Vaarweg-klasse	Type vaartuig	Bevaarbare breedte / diepte (krap profiel)	Doorvaart-hoogte																																	
Beroepsvaart	CEMT I Lengte 38,50 m en breedte 5,05 m CEMT O ²⁵	18,3 ²⁶ m / 2,9 m	5,25 m																																	
BM CM DM	Motorboten Lengte 15 m en breedte 4,25-4,5 m Lengte 14 m en breedte 4,25 m Lengte 12 m en breedte 3,75 m	17 m / 1,7 m 16 m / 1,6 m 15 m / 1,3 m	3,00 m 3,00 m 2,60 m																																	
E	Grote sloepen Lengte 9 m en breedte nog niet bepaald	10 m en 1,3 m	1,00 m / 1,50m																																	
F-G	Kano's en andere kleine vaartuigen Lengte 7,5 m en breedte nog niet bepaald	<table><tr><td>breedte vaarweg</td><td>normaal</td><td>krap</td></tr><tr><td>kanovaren en veegboten</td><td>4,0</td><td>2,0</td></tr><tr><td>sportvissen</td><td>5,0</td><td>2,5</td></tr><tr><td>schaatsen</td><td>6,0</td><td>2,5</td></tr><tr><td>roeiboten*</td><td>10,0*</td><td>2,5*</td></tr><tr><td>zeilplanken</td><td>10,0</td><td>10,0</td></tr><tr><td>diepte vaarweg</td><td>normaal</td><td>krap</td></tr><tr><td>kanovaren, roeien** en schaatsen</td><td>1,0**</td><td>0,5**</td></tr><tr><td>zeilplanken</td><td>1,0</td><td>0,8</td></tr><tr><td>veegboten</td><td>1,2</td><td>0,8</td></tr><tr><td>sportvissen</td><td>1,5</td><td>1,0</td></tr></table>	breedte vaarweg	normaal	krap	kanovaren en veegboten	4,0	2,0	sportvissen	5,0	2,5	schaatsen	6,0	2,5	roeiboten*	10,0*	2,5*	zeilplanken	10,0	10,0	diepte vaarweg	normaal	krap	kanovaren, roeien** en schaatsen	1,0**	0,5**	zeilplanken	1,0	0,8	veegboten	1,2	0,8	sportvissen	1,5	1,0	1,00 m ²⁷
breedte vaarweg	normaal	krap																																		
kanovaren en veegboten	4,0	2,0																																		
sportvissen	5,0	2,5																																		
schaatsen	6,0	2,5																																		
roeiboten*	10,0*	2,5*																																		
zeilplanken	10,0	10,0																																		
diepte vaarweg	normaal	krap																																		
kanovaren, roeien** en schaatsen	1,0**	0,5**																																		
zeilplanken	1,0	0,8																																		
veegboten	1,2	0,8																																		
sportvissen	1,5	1,0																																		

Toewijzing vaarwegklasse aan de aangewezen vaarwegen

In Tabel 5 en Figuur 8 is een mogelijke toewijzing van de categorie per vaarweg opgenomen. Binnen het beheergebied van HDSR liggen de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel (BM), de Grecht (BM) en de Dubbele Wiericke (DM) al in het BRTN-netwerk. De Gekanaliseerde Hollandsche IJssel voldoet niet helemaal aan de eisen voor waterdiepte en vaste brughoogte voor categorie BM. In het verleden is keuze gemaakt om deze wel de BM-classificatie toe te kennen.

De Oude Rijn zou gezien de rol in het netwerk E moeten zijn, maar in de praktijk varen er grotere schepen en is er voldoende breedte voor DM-klasse. De voorgestelde vaarwegklasse is derhalve DM.

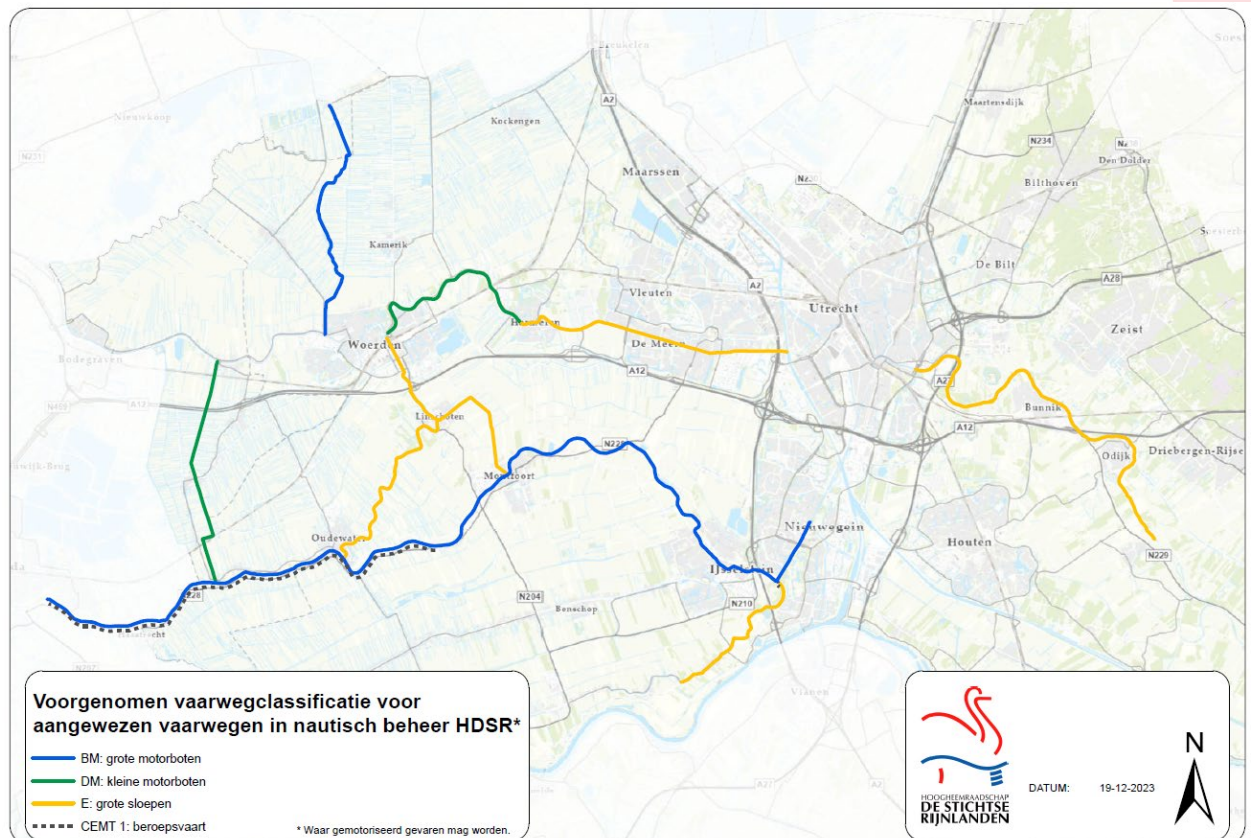
²⁵ In de Richtlijnen Vaarwegen 2020 zijn geen scheepsafmetingen of afmetingen voor vaarwegprofiel voor CEMT O opgenomen.

²⁶ In Verkeersbesluit Ligplaatsen Gekanaliseerde Hollandsche IJssel 2006 is aangegeven dat wenselijk voor GHJ is een krap profiel van 16 tot 17 m en een eenstrooksprofiel van 10,2 m.

²⁷ In de tabel staan de minimale doorvaarthoogtes uit de RVW2020 opgenomen. Voor categorie E en F-G zijn deze niet opgenomen. Voor de categorie E, F en G worden de afmetingen aangehouden zoals vastgelegd in de keur van het overspannen van een watergang vanuit de keur. 2,5m breed en 1 m hoog bij de hoogste waterstand en onderzijde brug.

De Lange en Korte Linschoten, Jaap Bijzervetering en Montfoortsevaart, Enge en Kromme IJssel en de benedenloop van de Kromme Rijn komen voor vaarwegklasse E in aanmerking.

In Bijlage 3 is een globale onderbouwing gegeven van de huidige afmetingen van de vaarweg in relatie tot de benodigde breedte, diepte en doorvaarthoogte voor de betreffende vaarwegklasse. Met de provincies en Stichting waterrecreatie Nederland zal op tactisch niveau de toekenning van nieuwe BRTN codering verder worden afgestemd. Tevens dient dan een brughoogtetoets uitgevoerd te worden. Mocht in de toekomst de vaarintensiteit aanzienlijk toenemen, dan is een krap profiel niet voldoende en zal een heroverweging moeten plaatsvinden.



Figuur 7: overzichtskaart vaarwegcategorie aangewezen vaarwegen door Provincie en HDSR (waar gemotoriseerd gevaren mag worden), zie grotere versie in de bijlagen

In Tabel 5 is de voorgenomen vaarwegclassificatie weergegeven. Zie ook Bijlage 3, waarbij de bijbehorende scheepsafmetingen, bevaarbare breedte en diepte zijn opgenomen.

Tabel 5: Voorgenomen vaarwegclassificatie voor de aangewezen vaarwegen

Vaarweg	Vaarwegklasse
Aangewezen vaarwegen door Provincie	
Grecht	BM
Dubbele Wiericke	DM
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel en Doorslag	BM Beroeps – CEMT O/I ²⁸
Aangewezen vaarwegen door HDSR	
Kromme Rijn benedenloop (Waterlinieweg Utrecht – Sluis Werkhoven) ²⁹	E
Leidsche Rijn	E
Oude Rijn Oost	DM
Jaap Bijzerwetering	E
Korte Linschoten	E
Lange Linschoten	E
Montfoortse Vaart	E
Enge IJssel	E
Kromme IJssel	E

HDSR kan onder voorwaarden ontheffing/vergunning verlenen op basis van de Scheepvaartverkeerswet/ BPR voor grotere scheepsafmetingen. Op dit moment zijn er bijvoorbeeld voor de Kromme Rijn vergunningen voor grotere scheepsafmetingen. Het beleid is om zo min mogelijk uitzonderingen te maken en dat er gekeken wordt naar het belang voor het varen met een afwijkende scheepsmaat. Elk verzoek zal maatwerk zijn en er zal een beschouwing gemaakt worden waarbij voor de nautische aspecten de RVW2020 voor de afwijkende scheepsmaten wordt toegepast.

²⁸ In de overdrachtsdocumenten van RWS naar HDSR uit 2012 is overeengekomen dat ten westen en ten oosten van Km 17.9 tot een andere diepte gebaggerd moet worden. In de legger wordt niet over CEMT1 of CEMT0 gesproken, maar ligt wel de knip in de bodemdiepte tussen km17 en km18.

²⁹ In het Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn d.d. 16-02-2023 zijn de volgende afmetingen opgenomen voor particulier gebruik lengte 10 m, breedte 3 m, hoogte 1,80 m en diepgang 0,80 m. Voor bedrijfsmatig gebruik lengte 14 m, breedte 4,0 m, hoogte 1,8 m en diepte 0,80 m.

4.5 Vaarsnelheid

Huidige situatie vaarsnelheden aangewezen vaarwegen

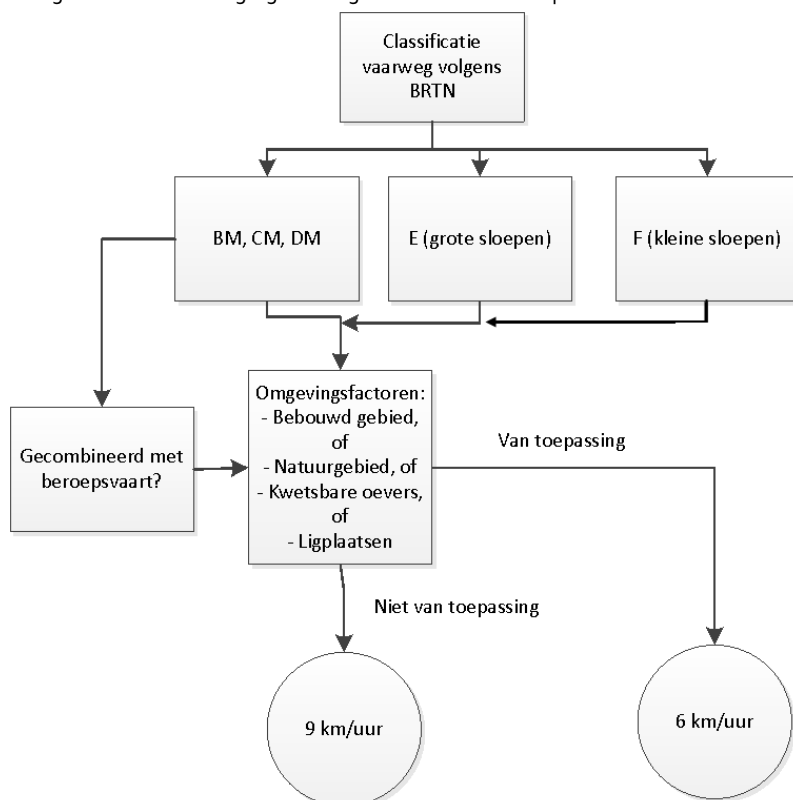
In de huidige van kracht zijnde Verkeersbesluiten van Grecht, Dubbele Wiericke, Kromme Rijn, Leidsche Rijn en de Oude Rijn Oost, de Lange en Korte Linschoten, Jaap Bijzervetering en Montfoortsevaart en de Enge en Kromme IJssel vastgelegd dat de maximale vaarsnelheid 6 km/uur is. Op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel is binnen de bebouwde kom een snelheid van 4,5 km/uur toegestaan en buiten de bebouwde kom 9 km/uur³⁰.

Algemeen kader voor bepalen vaarsnelheid

De wettelijke context is dat er op alle vaarwegen anders dan aangegeven snelvaargebieden maximaal 20 km/uur gevaren mag worden, tenzij anders aangegeven. Vaarweggebruikers dienen volgens het Binnenvaart Politie Reglement (BPR, artikel 6.20) te allen tijde hinderlijke waterbeweging (golven, zuiging) te voorkomen. Dit kan betekenen dat de maximumsnelheid niet gevaren kan worden. In de praktijk worden in bijna alle binnenlandse waterwegen maximale snelheden aangegeven, om de veiligheid en het behoud van de oeverbeschouingen te waarborgen, en tegelijkertijd de overlast van te hard varende boten op de omgeving te beperken.

4.6 Afwegingskader vaarsnelheid

In Figuur 9 is een afwegingskader gemaakt voor het bepalen van de vaarsnelheid op de vaarwegen van HDSR.



Figuur 8: afwegingskader vaarsnelheid vaarwegen HDSR

De vigerende classificatie van de vaarweg definieert welke vaartuigen hiervan gebruik mogen maken. Daarbij geldt dat de oevers langs het vaarwater randvoorwaarden met zich mee kunnen brengen ten aanzien de vaarsnelheid. Immers, de vaarsnelheid is bepalend voor de mate van golfslag: hoe sneller er gevaren wordt, hoe hoger de scheepsgolven (tenzij je zo hard gaat dat je boot in plané gaat). Scheepsgolven kunnen medebepalend zijn voor de stabiliteit en levensduur van de oevers. Zo kan golfslag tegen een lage houten damwand tot ongewenste afslag leiden.

³⁰ Er is geen Verkeersbesluit voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel waarin de vaarsnelheid is vastgelegd. Borden met de toegestane snelheid zijn geplaatst. In communicatie van HDSR is aangegeven wat de vaarsnelheden op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel zijn.

Omgevingsfactoren

De volgende omgevingsfactoren worden als bepalend beschouwd voor het vaststellen van de maximum toelaatbare vaarsnelheid:

- **Ligplaatsen:** Op verschillende plaatsen komen ligplaatsen langs het vaarwater voor. In de regel dient de snelheid hier beperkt te worden, om hinderlijke waterbewegingen te voorkomen. In de praktijk wordt hier vaak een maximumsnelheid van 6 km/uur aangehouden.
- **Bebouwd gebied:** in gebieden met lintbebouwing aan één of beide zijden van de vaarweg en bij extensieve recreatie (bijvoorbeeld campings) zijn de vaarwegen krapper, gevoeliger voor hinderlijke golfslag door verticale oevers (golfreflectie), voorzien van ligplaatsen en intensiever gebruikt. Dit kunnen redenen zijn om de maximumsnelheid tot 6 km/uur te beperken. Ook geluids- en geuroverlast kunnen reden zijn om een verlaagde snelheidslimiet te hanteren.
- **Natuurgebieden:** de vaarsnelheid kan door de veroorzaakte waterbewegingen, geluid of uitstoot een negatief effect hebben op de omliggende ecologie en natuurwaarden (zie ook afwegingskader in paragraaf 4.3). Bij de balans zoeken tussen natuur en recreatie kan de snelheidslimiet verlaagd worden.

HDSR kiest voor de vaarwegen BM, DM en E binnen bebouwde kom of ter plaatse van kwetsbare oevers, ligplaatsen of natuurwaarden en voor F en G vaarwegen een maximale snelheid van 6 km/uur te hanteren. Hiermee wordt aangesloten op beleid van andere vaarwegbeheerders zoals Waternet, Provincie Friesland en Waterschap Noorderzijlvest. HDSR kiest voor maximale snelheid van 9 km/uur voor BM, DM en E vaarwegen eventueel in combinatie met beroepsvaart buiten de bebouwde kom en waar geen kwetsbare oevers, ligplaatsen of natuurwaarden zijn.

Nadere uitwerking snelheid per aangewezen vaarweg op tactisch niveau

Op dit moment liggen de vaarsnelheden vast in de Verkeersbesluiten. Op tactisch niveau zal op basis van bovenstaande criteria een nadere uitwerking van de snelheid per vaarweg uitgewerkt moeten worden en dit kan dan leiden tot aanpassing van de Verkeersbesluiten.

Zo volgt uit de voornoemde beleidskeuze dat in de zones binnen de bebouwde kom op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel de huidige snelheidsbeperking van 4,5 km/uur wordt verhoogd naar 6 km/uur. Op dit moment is op de delen van de vaarweg van de GHJ die zijn gelegen binnen de bebouwde kom van de GHJ een toegestane vaarsnelheid van 4,5 km/u ingesteld. Deze snelheid is niet vastgelegd in een verkeersbesluit, maar gerelateerd aan het huidige ligplaatsenbeleid voor GHJ. In dit ligplaatsenbeleid is vastgesteld dat binnen de bebouwde kom een enkelstrooks profiel kan worden ingesteld ter plaatse van ligplaatsen, mits voldoende ruimte beschikbaar is voor passeerstroken. Dit betekent dat bij tegemoetkomend verkeer moet worden gewacht in de passeerstrook achter de ligplaats totdat de vaarweg vrij is van tegemoetkomend verkeer.

De vastgelegde ruimte voor passeerstroken is niet afhankelijk van de vaarsnelheid, maar van het aantal vaartuigen. Met een vaarsnelheid van 6 km/u kan worden geanticipeerd op uitwijken in de passeerstrook, terwijl de golfslag voor afgemeerde schepen beperkt blijft. Een vaarsnelheid van 6,0 km/u heeft daarbij voorkeur boven de kruipsnelheid van 4,5 km/u, omdat dit herkenbaarheid en eenduidigheid levert met vaarwegen van andere beheerders én omdat het voordelen biedt voor het manoeuvreren van een vaartuig dat ruimte moet maken op de vaarweg. Immers, een vaartuig op kruipsnelheid is lastiger koersvast te houden en gevoeliger voor ongecontroleerde bewegingen door wind.

4.7 Ligplaatsen

Het doel van het ligplaatsenbeleid is het voorzien in een behoefte aan ligplaatsen op de vaarwegen van HDSR zonder dat daarbij de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in gevaar komt en/of er waterhuishoudkundige bezwaren optreden.

Huidige situatie ligplaatsen

Het algemeen afmeerverbod is nodig om ongewenste en onveilige situaties voor de doorgaande scheepvaart te voorkomen, maar ook ten behoeve van het beheer en onderhoud van de oevers. De RVW2020 worden ter onderbouwing van de benodigde vaarwegbreedte en de mogelijke resterende ruimte voor afmeren gebruikt.

In Verkeersbesluiten is vastgelegd dat het verboden is om ligplaats in te nemen buiten de daarvoor bestemde en ingerichte plaatsen op de aangewezen vaarwegen.

In mei 2023 zijn in de Verkeersbesluiten van Grecht, Dubbele Wiericke, Kromme Rijn, Leidsche Rijn en de Oude Rijn Oost, de Lange en Korte Linschoten, Jaap Bijzervetering en Montfoortsevaart en de Enge en Kromme IJssel enkele ligplaatsen opgenomen. Vanaf 16 februari 2023 is ook het 'Verkeersbesluit Ligplaatsen nemen op aangewezen vaarwegen' van kracht. Hierin staat dat het verboden is om ligplaats in te nemen buiten de daarvoor bestemde en ingerichte plaatsen. Op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel is een Verkeersbesluit Ligplaatsenbeleid van toepassing en daarnaast is per gemeente een Verkeersbesluit genomen met detailinformatie (zie overzicht van alle verkeersbesluiten bij de referenties). Dit ligplaatsenbeleid van RWS is een nadere invulling van de Richtlijnen Vaarwegen. Op dit moment liggen vooral langs de Leidsche Rijn en de Oude Rijn Oost schepen afgemeerd waar dat formeel niet toegestaan is.

Soorten ligplaatsen

Bij ligplaatsen kan onderscheid gemaakt worden tussen verschillende soorten ligplaatsen, namelijk:

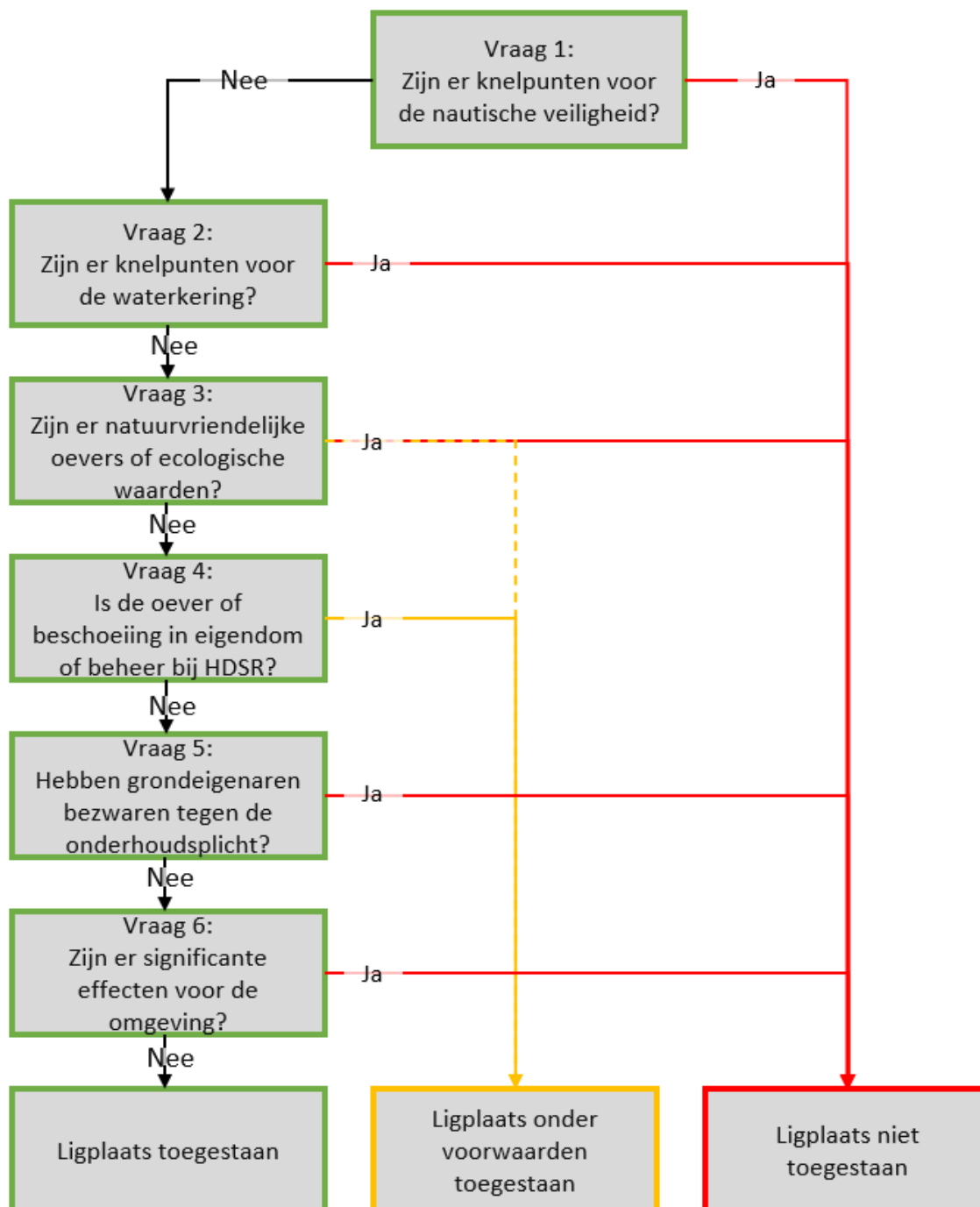
- Wachtplaatsen voor sluizen en bruggen
- Ligplaatsen voor het permanent afmeren waarvoor via een ontheffing of op andere manier bijvoorbeeld gebruiksovereenkomst toestemming kan worden verleend.
- Tijdelijke ligplaatsen waar aangegeven is dat afgemeerd mag worden.

Bij ligplaatsen voor permanent afmeren kan het gaan om particuliere ligplaatsen voor particuliere recreatieve schepen of woonschepen, bedrijfsloswallen of – activiteiten (zeer beperkt aanwezig binnen de vaarwegen van HDSR), veerponten en passagiersvaart.

Bij tijdelijke ligplaatsen worden vaak tijdsbeperkingen opgenomen ten aanzien van het nemen van ligplaats (meestal 3x24 uur) voor de passantenplaatsen langs de vaarwegen. Daaraan kunnen er beperkingen vastgelegd worden voor het verplaatsen van een vaartuig binnen een vaarweg of beheergebied om te voorkomen dat boten steeds verplaatst worden en op die manier toch lang blijven liggen. Dit is op dit moment nog niet opgenomen in de Verkeersbesluiten van HDSR. Deze ligplaatsen worden aangewezen in overleg met de betrokken gemeenten. .

4.8 Afwegingskader ligplaatsen

Figuur 10 geeft de verschillende stappen weer voor het bepalen of ligplaatsen toegestaan kunnen worden.



Figuur 9: afwegingskader ligplaatsen HDSR

Hieronder volgt een nadere toelichting op de vragen in het afwegingskader:

Vraag 1: Zijn er knelpunten voor de nautische veiligheid?

Bij het vaststellen van locaties waar tijdelijk kan worden afgemeerd, zullen, als nadere invulling van het BPR³¹, de richtlijnen Vaarwegen RVW2020 als uitgangspunt worden gehanteerd. Deze richtlijnen worden gehanteerd om te bepalen wat de resterende vaarwegbreedte na afmeren dient te zijn. Aan de hand van de RVW2020 en BRTN2020-2025 is in paragraaf 4.4 de minimale bevaarbare breedte voor een krap profiel aangegeven per vaarweg. Dit geeft een eerste indicatie voor de beschikbare ruimte voor ligplaatsen in een vaarweg. Aan de hand van de richtlijnen moet de beschikbare ruimte bepaald worden waar bijvoorbeeld ook rekening gehouden moet worden met windvang buiten de bebouwde kom.

Vraag 2: Zijn er knelpunten voor de waterkering?

Het toestaan van ligplaatsen mag niet leiden tot effecten op de waterkeringen en daarom zal per situatie getoetst moeten worden of het toestaan van ligplaatsen tot effecten kan leiden voor de waterkering.

Vraag 3: Zijn er natuurvriendelijke oevers of ecologische waarden?

Als er een natuurvriendelijke oever aanwezig is of er zijn ecologische waarden op de oever of in de watergang aanwezig, dan zijn ligplaatsen in beginsel niet toegestaan. Er zijn situaties denkbaar waarbij een koppeling met mitigerende en/of compenserende maatregelen zorgt voor een verbetering ten opzichte van de bestaande situatie. In dat geval kan onder voorwaarden een ligplaats mogelijk worden toegestaan.

Vraag 4: Is de oever of beschoeiing in eigendom of in beheer bij HDSR?

HDSR maakt het varen mogelijk waar dat verantwoord is, maar voert geen inspanningen uit in het kader van bakbeheer en/of objectbediening zonder medefinanciering door derden (zie ook paragraaf 4.1) en beheert dus in principe geen ligplaatsen op eigen grond. HDSR zal dus zelf geen ligplaatsen gaan inrichten. Indien een andere partij ligplaatsen wil realiseren, zullen aanvullende voorwaarden en afspraken gemaakt worden over het beheer en onderhoud en de inrichting van de ligplaatsen. Deze is zelf verantwoordelijk voor de verankering, zodat het vaartuig ook bij hoog en laag water geen schade krijgt of veroorzaakt. HDSR is niet aansprakelijk voor eventuele schade die ontstaat door bijvoorbeeld hogere stroomsnelheden bij hoog water.

Vraag 5: Hebben de grondeigenaren bezwaren tegen de onderhoudsplicht?

Indien de (nieuw aan te leggen) ligplaats op gronden van derden ligt, is het belangrijk dat de grondeigenaar geen bezwaar heeft tegen de onderhoudsplicht voor de instandhouding van de ligplaats en de oever. Indien er aanwonenden zijn in de directe nabijheid (ca. 50 m) van de ligplaatsen, dan moeten deze ook geconsulteerd worden over de nieuwe ligplaatsen.

Vraag 6: Zijn er significante effecten voor de omgeving?

Belangrijk is dat er geen significante effecten voor de omgeving optreden waarbij je kan denken aan overlast door geluid en afval voor omwonenden of effecten op de natuur (zie hiervoor de punten in paragraaf 4.3 negatieve beïnvloeding van de vegetatie of bodemsediment door beweging van het schip of golven, KRW-doelen of andere natuuraspecten). De gemeente is als lokale overheid de primaire instantie die voor zijn burgers beleid en regels stelt over het gebruik van de openbare ruimte, die gebieden bestemt en toeziet op openbare orde. Gemeenten kunnen vanuit hun rol ook met bestemmingsplannen of verordeningen (zoals de Algemene Plaatselijke Verordening), als zij dat nodig of wenselijk vinden, (gebruik van) ligplaatsen regelen. Zo kan een gemeente bepalen dat schepen vanwege het stadsgezicht in ordelijke staat moeten verkeren. Ook kunnen gemeenten dan wel politie bij overlast, zoals geluidsoverlast door gebruikers van een ligplaats, optreden, zoals ook in andere gevallen van overlast en toezicht en handhaving van de openbare orde.

³¹ *Bepalingen uit het BPR: het verboden is ligplaats te nemen (inclusief ankeren en meren) 'op een gedeelte van de vaarweg, waar bij algemene regeling [...] ligplaats nemen is verboden' en 'in een vak van of op een plaats in de vaarweg aangewezen door de bevoegde autoriteit'. (artikel 7.02 lid a. en b) en het nemen van ligplaatsen verboden is voor nog meer locaties, zoals onder een brug of hoogspanningsleiding en in het traject van een veerpont (artikel 7.02 BPR)*

Insteekhaven en langshavens

Het is ook mogelijk om in plaats van het ligplaats nemen in de vaarweg, ligplaats te nemen in een insteekhaven (schip ligt dwars op het vaarwater) of een langshavens (schip ligt evenwijdig aan de vaarweg). Insteekhavens en langshavens maken geen onderdeel uit van de vaarweg. Het is wel belangrijk dat scheepsbewegingen van en naar een insteekhaven of langshaven geen nautische conflicten opleveren. De uitmonding mag niet direct in de minimaal bevaarbare breedte komen. Een nautische toets moet uitgevoerd worden.

Voor het aanleggen van een langshaven moet de oever doorbroken worden. HDSR hanteerde in het verleden bij regionale waterkeringen of overige waterkeringen het uitgangspunt dat deze niet doorbroken mochten worden voor langshavens. Om tegemoet te komen aan de wensen vanuit de omgeving wordt voorgesteld de realisatie van langshavens in keringen toe te staan, mits deze als meekoppelkans worden ontworpen en gerealiseerd door de projectenorganisatie van HDSR. Dat betekent dat langshavens enkel als meekoppelkans tot stand kunnen komen in combinatie met de uitvoering van kadeverbeteringen of groot onderhoud³². Op dit moment geldt dit alleen voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel waar een pilot wordt uitgevoerd.

Uitgangspunten GHJ

In Bijlage 5 is het Verkeersbesluit Ligplaatsen Gekanaliseerde Hollandsche IJssel opgenomen. HDSR hanteert voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel de volgende uitgangspunten voor de ligplaatsen:

- Wachtplaatsen voor sluizen en bruggen dienen te liggen in directe aansluiting op de desbetreffende sluis of brug. Hier mogen geen boten afmeren met een ander doel dan te wachten op bediening van brug of sluis;
- Tijdelijke ligplaatsen van maximaal 3x24 uur zullen zoveel mogelijk in de nabijheid van voorzieningen (winkels en speciale voorzieningen als douches) worden aangewezen;
- Voor het aanwijzen van locaties gelden de volgende uitgangspunten binnen de bebouwde kom:
 - er mag niet aan twee zijden van de vaarweg worden afgemeerd;
 - er mag niet in de nabijheid van bochten of bruggen worden afgemeerd³³;
 - de resterende vaarwegbreedte na afmeren is minimaal de bevaarbare breedte bij een krap profiel;
 - over maximaal 200³⁴ m mag een resterende vaarwegbreedte ontstaan die minder is dan de bevaarbare breedte bij een krap profiel en is afhankelijk van de windvangst ter plaatse. De bevaarbare breedte mag in geen geval minder worden dan een éénstrooksprofiel³⁵. Tussen twee gedeeltes met een resterende breedte van minder dan de bevaarbare breedte bij een krap profiel moet minimaal een gedeelte vaarweg aanwezig zijn van 4 maal de maatgevende scheepslengte waar geen vaartuigen worden afgemeerd zodanig dat vaartuigen elkaar veilig kunnen passeren en 3 maal de maatgevende scheepslengte in gevallen waar de vaartuigen aan verschillende zijden van de vaarweg afgemeerd worden;
 - voor gedeelten van de vaarweg met een resterende breedte van minimaal de bevaarbare breedte bij een normaal profiel kan ontheffing worden verleend voor vaartuigen waarbij niet meer dan 5 m uit de oever in beslag mag worden genomen;
- Buiten de bebouwde kom geen 3x24-uursligplaatsen of permanente locaties.

Nadere uitwerking ligplaatsen per aangewezen vaarweg op tactisch niveau

Op dit moment liggen de ligplaatsen vast in de Verkeersbesluiten. Op tactisch niveau zal op basis van bovenstaande criteria een nadere uitwerking van ligplaatsen per vaarweg uitgewerkt kunnen worden en dit kan dan leiden tot aanpassing van huidige Verkeersbesluiten. Verkeersbesluiten van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel kennen onderscheid in soorten ligplaatsen in wachtplaatsen bij bruggen en sluizen, ligplaatsen met een ontheffing en tijdelijke ligplaatsen. Voor de andere vaarwegen is dit nog niet het geval, maar zal bij de tactische uitwerking bepaald worden of die behoefte er is. Voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel zijn momenteel per gemeente Verkeersbesluiten vastgesteld. HDSR wil graag een overkoepelend Verkeersbesluit in de toekomst vaststellen.

³² Besluit d.d. 27 september 2022 over Langshavens in waterkeringen (DM 1908932)

³³ Zie BPR art. 7.02 en RVW20202 Hoofdstuk 5.

³⁴ Dit is op basis van praktijkervaring bepaald in Verkeersbesluit Gekanaliseerde Hollandsche IJssel

³⁵ Voor de CEMT-klasse is een éénstrooksprofiel. Voor de BRTN-vaarwegklassen niet.

Mocht bij de uitwerking op tactisch niveau blijken dat bij momenteel vergunde ligplaatsen nautische knelpunten aanwezig zijn (uitwerking vraag 1 van het afwegingskader ligplaatsen) dan zal HDSR deze vergunningen uitfasen en dat betekent dat deze vergunningen dus niet opnieuw vergund worden als een vergunning verloopt.

Na de nadere uitwerking van het ligplaatsenbeleid per vaarweg zal ook meer duidelijkheid komen voor vaarwegen zoals de Leidsche Rijn en de Oude Rijn Oost waar nu schepen afgemeerd liggen waar dat formeel niet toegestaan is. Als er een onderbouwing is waar wel en niet kan worden afgemeerd en dit in een Verkeersbesluit is geregeld, dan zal ook handhaving conform de tactische uitwerking van het vaarwegbeleid moeten plaatsvinden.

4.9 Objecten in en op de vaarweg

In de Keur 2018 zijn regels opgenomen voor activiteiten en handelingen die invloed kunnen hebben op de vaarweg. Zo zijn er uitvoeringsregels voor:

- 6 Steigers en vlonders bij oppervlaktewater
- 13 Constructies, objecten en vaartuigen in, op of boven oppervlaktewater
- 22 Verrichten van handelingen in of boven een vaarweg: de maatschappelijke functies van de vaarweg niet mogen worden belemmerd door het uitvoeren van de handeling

Voor alle objecten (afmeerconstructies, constructies voor het te water laten van recreatieschepen, vissteigers, Fauna Uittreepplaatsen (FUP's), bruggen etc.) in en langs de vaarweg geldt dat geen nautische knelpunten mogen ontstaan: wat betekent dat de vaarweg niet mag worden versmald en/of verondiept, dat de doorvaarthoogte niet mag worden beperkt en dat de scheepvaart niet mag worden belemmerd. De toetsing hiervan vindt plaats op basis van de RVW2020 en BPR. Er mogen geen objecten aangebracht worden binnen deze afmetingen.

Bij steile oeverconstructies (damwanden) met een waterdiepte > 1 m en een hoogte boven waterniveau >0,5 m aan beide zijden van de vaarweg zal bekeken worden of reddingstrappen om de 50 m aangebracht worden die met een witte markering beter zichtbaar worden. Aangezien de vaarwegen geen zwemwater zijn en zwemmen dus niet aangemoedigd moet worden, worden reddingstrappen alleen aangebracht indien dat nodig is.

Overhangende takken van bomen langs de vaarwegen mogen niet over de vaarweg hangen en deze zullen door de eigenaar gesnoeid moeten worden. Tot 4 meter hoogte, gerekend vanaf het maaiveld, moet de kernzone van een primair oppervlaktewaterlichaam vrijgehouden van overhangende beplanting. Uitzonderingen zijn er voor de Grecht (30 meter t.o.v. het schouwpeil) en Gekanaliseerde Hollandsche IJssel (4,60 m t.o.v. het schouwpeil)³⁶.

De RVW2020 geeft de streefwaarden voor de doorvaarthoogte, maar geeft aan dat in ieder geval de minimale doorvaarthoogte van nieuwe bruggen niet minder mag zijn dan de doorvaarthoogte van bestaande of geplande bruggen in de nabijheid, opdat er geen bijkomende beperking ontstaat ('houden wat je hebt').

4.10 Evenementen op en langs het water

In de Keur 2018 zijn uitvoeringsregels Evenementen in oppervlaktewater (hoofdstuk 19) opgenomen. Vanuit het BPR (artikel 1.23) is het verboden een sportevenement, een festiviteit of een ander evenement, waarbij een of meer schepen of drijvende voorwerpen zijn betrokken, dan wel een tewaterlating van een schip of een proefvaart met een schip of van een drijvend voorwerp of werkzaamheden op een vaarweg te doen plaats hebben zonder dit vooraf te melden. Een evenement moet gemeld worden als er mensen in het water zijn of kunnen zijn (zwemmen of met een lier boven het water hangen).

Bij evenementen op en langs het water zal bij de BPR-melding ook een beoordeling van de nautische veiligheid plaatsvinden op basis van RVW2020 conform die voor de ligplaatsen in paragraaf 4.7. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het nemen van veiligheidsmaatregelen conform BPR die hij ontvangt in een brief van HDSR. Daarnaast dient hij aanwijzingen van de toezicht en handhaving van HDSR op te volgen. Specifieke situaties zijn ter beoordeling aan de gebiedsteams in overleg met de vaarwegbeheerder van HDSR daarbij speelt de mate van beperking van de doorvaart en de duur van de beperking een rol.

³⁶ Artikel 5 lid 8 Leggernota oppervlaktewateren 2020 HDSR.

Het houden van evenementen zoals zwemwedstrijden en meerdaagse festivals gaan ook over genieten van het water. HDSR wil hier ook ruimte voor bieden mits de veiligheid geborgd is en het recreërende vaarverkeer niet onevenredig belemmerd wordt. Zo kunnen er voorwaarden gesteld worden bij stremming van de vaarweg zodat de doorvaart voor de scheepvaart op gezette tijden mogelijk is.

Op tactisch niveau zal bovenstaande vertaald worden naar richtlijnen en voorwaarden.

4.11 Vaarstremmingen

Gehele of gedeeltelijke vaarwegstremmingen van vaarwegen van HDSR zijn in beginsel alleen toegestaan buiten het watersportseizoen³⁷, tenzij er een zwaarwegend maatschappelijk belang wordt aangetoond voor de stremming. Een stremming is alleen toegestaan met maatregelen voor de borging van de nautische veiligheid (conform RVW2020 en BPR). Een toegestane stremming wordt door HDSR bekend gemaakt via het loket van Rijkswaterstaat – Berichten aan de Scheepvaart (BAS).

4.12 Zwemmen, KWA en ijsgroei

Zwemmen

Het zwemmen is op grond van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) niet toegestaan in het gedeelte van een vaarweg dat bestemd is voor de doorgaande scheepvaart. Voor HDSR betekent dat een zwemverbod op de vaarwegen. Zwemtrappen, springplanken en dergelijke zijn daarom verboden. Wel dient in voorkomende gevallen te worden voorzien in reddingstrappen langs de oevers om veilig uitklimmen na onbedoeld te water raken van schippers mogelijk te maken (zie paragraaf 4.8). Het strategische beleid voor de nautische beheertaken en vaarwegen van HDSR gaat verder niet in op het thema zwemmen.

Vaarverbod tijdens KWA

Als de Klimaatbestendige Water Aanvoer (KWA) ingezet wordt, wordt vanuit het Amsterdam-Rijnkanaal en de Lek extra zoetwater naar West-Nederland aangevoerd. De website van HDSR vermeldt dat er op deze wijze ongeveer eens in de acht jaar behoefte aan extra zoetwater is. Dit zal in de toekomst vaker gaan plaatsvinden. Als de KWA ingezet wordt mag de sluis bij het Amsterdam-Rijnkanaal (Groenwoudsedijk, naast gemaal de Aanvoerder) en de Sluis Haanwijk niet door recreatievaart gepasseerd worden. Met ballenlijnen bij de sluizen wordt voorkomen dat de recreatievaart doorvaart. Tussen de beide sluizen mag gevaren worden.

Vaarverbod bij ijsgroei

In het IJprotocol is het vaarverbod tijdens vorst vastgelegd. Per vorstperiode wordt de situatie bekeken en wordt zo nodig een vaarverbod tijdens de vorstperiode ingesteld. Een vaarverbod op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel is nog nooit ingesteld.

³⁷ Het vaarseizoen verschilt op dit moment per vaarweg

5. Mensen en middelen

Dit hoofdstuk geeft de richtlijnen voor de mensen en middelen voor de organisatie van het vaarwegbeleid van HDSR op het strategische niveau. Op het strategische niveau gaat het om te borgen dat de uitvoering van het tactisch en operationeel niveau van het vaarwegbeleid geborgd is. De invulling van de verdere taken van het vaarwegbeleid is het tactische en operationele niveau.

De organisatie en uitvoering van nautisch beheer op vaarwegen, die door HDSR zelf worden aangewezen, is geheel voor rekening van HDSR (bediening kunstwerken, en toezicht en handhaving). Het beheer van vaarwegen brengt de volgende taken met zich mee voor de beheerorganisatie van HDSR:

- Tactisch vaarwegbeleid (o.a. regelgeving/verkeersbesluiten)
- Beheer en onderhoud vaarwegobjecten
- Vergunningverlening
- Afhandelen van BPR-meldingen
- Toezicht en handhaving
- Financiële afwikkeling van de inning van gebruiksvergoedingen
- Objectbediening
- Adequaaf houden verkeersbesluiten
- Vertaling beleid naar uitvoerende afdeling
- Relatiebeheer/ afstemming andere overheden
- Voorlichting burgers/ website
- Financiële afwikkeling voor verleende diensten PU en PZH
- Adequaaf houden beleid, visie en strategie
- Nadere uitwerking van het strategisch beleid, zoals het stimuleren van duurzaam varen

In paragraaf 5.5 is in Tabel 6 een overzicht gegeven van alle rollen binnen HDSR die betrokken zijn bij het vaarwegbeheer in de huidige en gewenste situatie. De overdracht van het vaarwegbeheer van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel van Rijkswaterstaat heeft geleid tot aanpassingen in de beheerorganisatie, met een meer structurele inzet en aanpak op dit gebied. Ook voor de door de andere door de provincies aangewezen vaarwegen en voor de door HDSR aangewezen vaarwegen is inzet van mensen en middelen nodig.

De inrichting van bijbehorende processen voor het beheer van vaarwegen is nog niet volledig afgerond. Zo moeten de taken rondom vergunningverlening/toezicht en handhaving voor ligplaatsen en het toezicht op naleving en financiële afwikkeling van diverse gebruiksovereenkomsten die door Rijkswaterstaat zijn gesloten voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel nog een plek krijgen in het beheer.

5.1 Tactisch vaarwegbeleid (o.a. regelgeving/verkeersbesluiten)

Het vaarwegbeleid in dit strategische rapport vaarwegbeleid wordt op tactisch niveau nader uitgewerkt en geconcretiseerd. De afwegingskaders en handvatten voor aan te wijzen vaarwegen, toegestane vaartuigen, vaarsnelheid en ligplaatsen kunnen toegepast worden voor de verschillende vaarwegen en eventueel nieuw aan te wijzen vaarwegen (bijvoorbeeld watergang Bijleveld naar Kockengen). Naar aanleiding daarvan kunnen huidige Verkeersbesluiten aangepast worden of nieuwe Verkeersbesluiten opgesteld worden. Voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel is er nu per gemeente een Verkeersbesluit vastgesteld. De wens is er om deze Verkeersbesluiten te vervangen door één Verkeersbesluit voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel.

De verkeersbesluiten worden gepubliceerd op de website overheid.nl, onder 'Officiële bekendmakingen'. Een handig overzicht van de laatste bekendmakingen van HDSR zijn te vinden op de eigen website: www.hdsr.nl, onder Home>Actueel>Bekendmakingen. Hier zijn ook instructies te vinden voor het indienen van zienswijzen indien er sprake is van een inspraakperiode (terinzagelegging) als onderdeel van de procedure.

5.2 Beheer en onderhoud vaarwegobjecten

De instandhouding van vaarwegen richt zich op de volgende maatregelen:

- **Beheer en onderhoud vaarwegprofiel ("bakbeheer"):** Conform het beleid van HDSR wordt voor de vaarwegfunctie alleen actief bakbeheer uitgevoerd op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel, de Grecht en de Dubbele Wiericke. Op basis van de profielen van de watergang zoals vastgesteld in de keur is HDSR verantwoordelijk voor behoud van diepgang en bevaarbare breedte. Peilingen, baggerwerk, maaien en terugsnoeien van overhangende begroeiing behoort daarmee tot de instandhoudingsverplichtingen. Voor de andere vaarwegen worden specifiek voor de vaarwegfunctie geen onderhoudsmaatregelen van het profiel voorzien; de functie in het watersysteem is hier bepalend voor de instandhouding. Om de toegankelijkheid van de vaarwegen te kunnen borgen kunnen watergangen uitgemaaid worden vanuit nautisch oogpunt, mits het maaien geen nadelige effecten heeft op de ecologie/waterkwaliteit van het open water (zie ook de vragen m.b.t. ecologie in het afwegingskader in paragraaf 4.3). Tot op heden maait HDSR niet extra op de vaarwegen voor de recreatievaart. Mogelijk dat dat in de toekomst wel noodzakelijk gaat worden als bijvoorbeeld bepaalde exoten de recreatievaart hinderen. Hierover zal dan een besluit genomen moeten worden en zal extra financiering vrijgemaakt moeten worden.
- **Beheer en onderhoud oevers:** Het gebruik als vaarweg kan aanvullende eisen aan de oever stellen vanwege de golfwerking door passerende schepen of het afmeren bij ligplaatsen. Vanuit dit oogpunt heeft de vaarwegfunctie invloed op het beheer en onderhoud van de oevers. In het afwegingskader voor het aanwijzen van watergangen als vaarweg (zie paragraaf 4.3) is de invloed op de oevers één van de criteria die meegenomen worden. In de HDSR Legger Oppervlaktewater 2020 zijn kaarten opgenomen met natuurvriendelijke oevers (kaart 3) en beschoeiingen van het waterschap (kaart 1D).
- **Beheer en onderhoud scheepvaartvoorzieningen:** HDSR kiest ervoor om niet actief te zijn in de aanleg en exploitatie van voorzieningen voor de scheepvaart, zoals ligplaatsen, steigers en taludtrappen. Wel bepaalt HDSR vanuit het oogpunt van goed rentmeesterschap of initiatieven voor de aanleg van scheepvaartvoorzieningen door derden voldoen aan de vigerende eisen ten aanzien van de nautische veiligheid en mogelijke andere maatschappelijke belangen. Dit kan plaatsvinden op 2 manieren:
 - Het verlenen van een vergunning op grond van de Omgevingswet en/of Scheepvaartverkeerswet.
 - Het sluiten van een gebruiksovereenkomst.In beide situaties kunnen voorwaarden worden gesteld aan ontwerp en instandhouding van deze voorzieningen. Zo komen de kosten van instandhouding geheel voor rekening van de belanghebbende. HDSR ziet toe op het nakomen van deze instandhoudingsverplichtingen (waaronder het plaatsen van borden) via de inzet van toezicht en handhaving.

Vanuit de rol als vaarwegbeheer is HDSR verantwoordelijk voor de volgende voorzieningen:

- **Geleidingswerken, bebording en veiligheidsvoorzieningen bij stuwen en gemalen in eigen beheer:** HDSR heeft vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de nautische veiligheid bij zijn kunstwerken de taak om daar de benodigde maatregelen te treffen. Deze instandhoudingsverplichtingen zijn binnen HDSR belegd bij het objectgebonden beheer en onderhoud.
- **Nautische bebording:** HDSR plaatst op de juridische basis van verkeersbesluiten vaarwegborden conform het BPR, zoals verbods- en gebodstekens. HDSR beheert de nautische bebording voor het nautisch beheer. Deze staan langs de vaarwegen, zowel de aangewezen vaarwegen door de Provincie als de vaarwegen aangewezen door HDSR.

Inspectie, onderhoud en vervanging van genoemde bebording valt onder het Verkeersbesluit waarin de borden zijn opgenomen. Hiervoor zullen richtlijnen worden opgesteld. Door derde geplaatste bebording ter plaatse van vergunde ligplaatsen of andere objecten in de vaarweg van derden valt hierbuiten. Daarnaast wil HDSR de (recreatieve) scheepvaart faciliteren met informatieve borden langs de vaarwegen. Deze zijn gericht op het geven van aanvullende informatie over de inrichting en bescherming van het watersysteem.

Voor de door de provincie Utrecht en Zuid-Holland aangewezen vaarwegen zijn overeenkomsten afgesloten en krijgt HDSR een financiële vergoeding voor een bijdrage aan het beheer en onderhoud voor deze vaarwegen.

5.3 Vergunningverlening

Het belang van een veilige vaarweg dient expliciet te worden meegewogen bij aanvragen van vergunningen in het kader van de Keur2018 of de Scheepvaartverkeerswet door derden en eigen initiatieven van HDSR, die ingrepen in of nabij de vaarweg omvatten.

Een schaarse vergunning is een vergunning waarvan er slechts één of een beperkt aantal kan worden verleend, terwijl er meer (potentiële) aanvragers zijn. De ligplaatsen langs de vaarwegen kunnen schaars zijn. HDSR zal (ook als sprake is van een huurovereenkomst) een verdelingsbeleid ontwikkelen waarin verzekerd wordt dat aan alle (potentiële) gegadigden gelijke kansen worden geboden.

5.4 Toezicht en handhaving

De regulering van varen op door de provincie en de door HDSR aangewezen vaarwegen vindt plaats via verkeersbesluiten ingevolge de Scheepvaartverkeerswet. Op die wijze wordt een vlot en veilig vaarverkeer bevorderd. Het werk van de handhavers (BOA's) voor het nautisch beheer is uitgebreid door de overdracht van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel in 2013.

In de afgelopen jaren is duidelijk geworden dat op de Kromme Rijn tijdens de drukke zomerperiode handhaving nodig is om schade en overlast te voorkomen. De BOA's houden zich op de vaarweg bezig met het verwijderen van illegaal afgemeerde vaartuigen, snelheidscontroles en beoordeling van vergunningaanvragen. De BOA's zijn belast met toezicht op de verkeersbesluiten (Scheepvaartverkeerswet) en het Binnenvaart Politiereglement. Toezicht en handhaving gebeurt strafrechtelijk (beboeting bij overtreding snelheidsverboden, illegaal ligplaats innemen etc.). Op het gebied van toezicht en handhaving is er de noodzaak om de capaciteit te vergroten, zie paragraaf 5.5.

Toezicht en handhaving algemeen

HDSR voert handhaving uit op het vaarwater en werkt hierin zoveel mogelijk samen met gemeentes en hulpdiensten. De BOA's van HDSR hebben bevoegdheden vanuit de Scheepvaartverkeerswet en kunnen handhaven op nautische aspecten. BOA's vanuit Omgevingsdiensten/gemeentes op milieuaspecten zoals geluid en stank. Uit de huidige praktijk volgt dat op de volgende aspecten handhaving noodzakelijk is om onveilige situaties of knelpunten voor het beheer te voorkomen:

- a. Overlast door stank, geluid of achterlaten afval;
- b. Afhandeling van ongevallen op de vaarweg waaronder aanvaringen, vergaan/zinken/brand van vaartuigen;
- c. Overschrijding toegestane vaarsnelheid;
- d. Zwemmen in de vaarweg (en met name nabij bruggen en sluizen);
- e. Afmeren op plaatsen waar dit niet is toegestaan;
- f. etc.

Daarnaast verstrekken de handhavers informatie en instructies aan de vaarweggebruikers.

Toezicht en handhaving vaste ligplaatsen

In het verleden is niet of nauwelijks gehandhaafd op vaste ligplaatsen en daardoor is de situatie ontstaan dat er schepen zonder ontheffing of op ongewenste locaties lagen. Sinds een paar jaar wordt hierop actief gehandhaafd. Dit heeft geleid tot het opheffen van illegale ligplaatsen langs de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel en Grecht. Vervolgacties voor de andere aangewezen vaarwegen dienen nog te worden uitgerold. De huidige Verkeersbesluiten vormen de juridische basis voor het algemene afmeerverbod, maar op dit moment ontbreekt een onderbouwing hiervan en wordt op een aantal locaties zoals Oude Rijn en Leidse Rijn vooralsnog gewerkt met een gedoogbeleid. Na de uitwerking van het ligplaatsenbeleid per vaarweg en het formaliseren van dergelijke situaties in verkeersbesluiten, op basis van een onderbouwde afweging ten aanzien van nautische veiligheid en andere belangen is één van de speerpunten voor de komende jaren. Daarna kan ook toezicht en handhaving plaatsvinden.

Toezicht en handhaving passantenplaatsen

HDSR ziet toe op naleving van het voorgeschreven gebruik van passantenvoorzieningen voor maximaal 3x24 uur. Bij vermoedens van overtredingen wordt aan de hand van herhaaldelijk maken van foto's beoordeeld of vaartuigen langer aangemeerd liggen dan toegestaan. Overtreders worden aangesproken, vaartuigen worden voorzien van een sticker en in ultimo worden vaartuigen weggesleept.

5.5 Huidige situatie, knelpunten en gewenste situatie

HDSR heeft voor het vaarwegbeheer de volgende functies in de formatie:

Tabel 6: organisatie vaarwegbeheer HDSR

Functie	Fte	Taken
Beleidsadviseur	0,5	• Opstellen en actualiseren vaarwegbeleid
Vaarwegbeheerder	1	• 1^e aanspreekpunt voor alle aspecten van het nautisch- en vaarwegbeheer op tactisch en operationeel niveau. • Vaarwegbeheerder voert regie en zorgt voor vertaling van het beleid/strategie naar uitvoering. • Inhoudelijke beoordeling van aanvragen voor werken in of nabij de het gebruik van het vaarwater (ligplaatsen, bedientijden objecten) ter ondersteuning van de uitvoerders
Gebiedsbeheerders	0,25	• Opstellen en actueel houden areaalinformatie en onderhoudsplannen • Operationeel vaarwegbeheer (bijvoorbeeld borden nalopen, verzoeken voor ligplaatsen, havens en bruggen behandelen) • Behandelen Bpr meldingen
Toezicht en handhaving (extra BOA)	0,7 (wens: 2)	• Controle op naleving van bepalingen uit verkeersbesluiten en Scheepvaartverkeerswet / Binnenvaart Politiereglement. • Handhaving op naleving van gebruiks-overeenkomsten. • Toezicht op naleving van vergunning-voorschriften.
Vergunningverlening	-	• Behandelen van meldingen / vergunning-aanvragen (Keur) voor werken in of nabij de vaarwegen.
Objectbediening	2	• Bediening beweegbare bruggen en sluizen

In de organisatie is behoefte aan duidelijke kaders om het vaarwegbeheer en hieraan gerelateerde belangen te kunnen behartigen. Vanuit deze kaders is de verdere ontwikkeling van een professionele taakopvatting en beheeraanpak, gericht op veilige vaarwegen en een structurele invulling met mensen en middelen om de verantwoordelijkheden als vaarwegbeheerder te kunnen invullen.

Concreet zijn de volgende organisatorische maatregelen noodzakelijk om tot de gewenste situatie te komen:

- Uitbreiding van de beschikbare capaciteit voor toezicht en handhaving van 0,7 naar 2 fte. De huidige capaciteit is geraamd op toezicht op de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel, maar wordt ook deels ingezet op de Kromme Rijn en de andere aangewezen vaarwegen. De recreatie op het water in het vaarseizoen en de behoefte aan toezicht (ook op andere aangewezen vaarwegen) neemt toe. Daarmee is ook de druk op ligplaatsen groter geworden. Dit vraagt om duidelijkheid in regelgeving die goed handhaafbaar is. Afhankelijk van keuzes over vaartuigen langs de Oude Rijn en Leidsche Rijn en de uitwerking van ligplaatsen langs de GHJ, moet hier ook nog capaciteit voor worden vrijgemaakt. Buiten het vaarseizoen is sprake van een toename van zwerfboten en wrakken. Deze vaartuigen zorgen voor overlast en/of vormen een risico voor de waterkwaliteit. Berging hiervan kost veel tijd en capaciteit. Bij een verbod op brandstofmotoren op vaarwegen waar gemotoriseerd varen is toegestaan zal in de eerste jaren extra toezicht nodig zijn. Bovendien is de ervaring (in andere gemeenten/waterschappen) dat een dergelijk verbod zorgt voor een toename van het aantal zwerfboten.
- Uitrol van centrale procesafspraken binnen Team Vergunningverlening en eventueel met Grondzaken voor de wijze van afhandelen van aanvragen voor het gebruik van de vaarwegen, bijv. voor het formaliseren van ligplaatsgebruik.
- Beschikbaarheid van onderhoudsbudgetten voor een planmatige, structurele aanpak voor het 'bakbeheer' en de instandhouding van de scheepvaartvoorzieningen in eigen beheer van HDSR.

5.6 Omgevingscommunicatie

Samenwerking met provincies en gemeenten

Het vaarweggebruik raakt aan andere functies en beleidsterreinen van andere overheden. Zo kunnen de eisen aan bevaarbare breedte, doorvaarthoogte en inpassing van ligplaatsen raakvlakken opleveren met andere belangen zoals ruimtelijke ordening, natuurontwikkeling en mobiliteitsvraagstukken. HDSR zet in op een integrale benadering en zoekt daarvoor afstemming met de inliggende gemeenten en provincies bij de afweging van de verschillende belangen.

Informatievoorziening vaarweggebruikers

HDSR hecht belang aan een zorgvuldige communicatie met omgevingspartijen. Vanuit de zorg voor de vaarwegen zal HDSR maatgericht met de gebruikers van zowel de door de Provincie en HDSR aangewezen vaarwegen over de beschikbaarheid ervan communiceren. Hierbij worden vier soorten informatie onderscheiden:

1. specifieke informatie over varen op de vaarwegen van HDSR via de HDSR-website,
2. algemene informatie over de vaarwegen op vaarweginformatie Nederland en
3. stremmingsberichten op vaarweginformatie Nederland.
4. Informatieverzoeken door vaarweggebruikers

De HDSR-website geeft voor de vaarweggebruikers een overzicht van de mogelijkheden voor het varen op de vaarwegen van HDSR en de bijbehorende regels/voorschriften. Daarnaast zijn er links beschikbaar naar centrale vaarweginformatie.

5.7 Objectbediening

In en over de vaarwegen liggen diverse objecten die de vaarfunctie beïnvloeden: vaste bruggen, beweegbare bruggen, pontverbindingen en sluizen. Veel van de objecten zijn in beheer bij andere overheidspartijen of bij lokale stichtingen. De bediening van beweegbare objecten wordt in dat geval door deze partijen verzorgd.

HDSR heeft een aantal van de objecten die in en over de wateren liggen in zijn beheer en verzorgt hiervan de bediening. Er wordt onderscheid gemaakt in het serviceniveau van de bediening in zomer en in de winter. In de winter wordt bediening alleen op afroep uitgevoerd. In de zomer is er bediening op vaste tijden. Op dit moment zijn voor de vaarwegen verschillende momenten voor start en einde van het zomerseizoen van toepassing en daardoor zijn er verschillende bedieningsperiodes voor de objecten. Op basis van monitoring van het gebruik van de sluizen/vaarwegen zal bekeken worden of uniformisering van het zomer- en winterseizoen voor alle vaarwegen mogelijk is. Wijzigingen van bedientijden zullen altijd in nauw overleg met de andere objectbeheerders op het vaarwater worden doorgevoerd.

HDSR heft geen brug- en sluisgelden, alle vaarweggebruikers kunnen kosteloos gebruik maken van de objecten. De kosten van bediening worden uit de algemene middelen betaald. Tabel 7 geeft een overzicht van de verschillende sluizen.

Tabel 7: overzichtstabel objectbediening

Vaarweg	Naam object en plaats	Afmetingen ³⁸	Type bediening
Oude Rijn	Sluis en fiets/voetbrug Haanwijk te Harmelen (Km 9,05)	Lengte: 17,0 m Breedte: 3,05 m	Lokale bediening door sluiswachter op de sluis
Oude Rijn	Sluis en brug Bodegraven (Km 28,20)	Lengte: 40,0 m Breedte: 5,57 m Doorvaarthoogte gesloten brug: 1,2 m	Lokale bediening vanuit bediengebouw door sluiswachter
Lange Linschoten	Sluis Oudewater, vaste boogbrug over deel van de sluiskolk	Lengte: 15,0 m Breedte: 4,0 m Doorvaarthoogte onder vaste boogbrug: max. 1,3 m	Zelfbediening
Dubbele Wiericke	Goejanverwelle sluis, vaste boogbrug over deel van de sluiskolk (Km 0,03)	Lengte: 18,0 m, Wijdte: 4,0 m, Doorvaarthoogte onder vaste boogbrug: max. 2,2 m	Zelfbediening
Grecht	Schutsluis Woerdense Verlaat (Km 11,05)	Lengte: 30,0 m, Breedte: 5,1 m	Lokale bediening door sluiswachter
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel	Waaiersluis Gouda	Lengte: 23,15 m, Breedte: 6,0 m	Lokale bediening door sluiswachter
Doorslag	Doorslagsluis Nieuwegein	Lengte: 49,0 m, Breedte: 5,8 m	De doorslagsluis is geen sluis meer. Bij calamiteiten wordt de Doorslag in de oude Doorslagsluis met balken afgesloten.

³⁸ De afmetingen van de sluizen zijn afkomstig van de website van HDSR. In 2023 wordt een meetcampagne uitgevoerd om de sluizen allemaal in te meten, mogelijk leidt tot aanpassingen van de genoemde maten in de tabel.

6. Implicaties – vervolgacties

Met het vastleggen van het strategische vaarwegbeleid zijn de kaders/richtlijnen voor HDSR vastgelegd hoe om te gaan met de vaarwegen binnen HDSR. De komende jaren zal een nadere uitwerking plaatsvinden op het tactische en operationele niveau. In deze Nota Vaarwegbeleid zijn de volgende acties voor verdere implementatie van het vaarwegbeleid opgenomen:

- In deze Nota is uitgegaan van behouden van wat er aan vaarwegen is en de balans zoeken tussen varen en ecologie. In overleg met het dagelijks bestuur zal een nadere visie op de toekomst van de vaarwegen opgesteld worden.
- HDSR wil bijdragen aan de transitie naar duurzaam varen. Voor de vaarwegen die onderdeel zijn van het BRTN of Sloepennetwerk volgt HDSR hierin de landelijke ontwikkelingen. Voor de overige, door HDSR aangewezen vaarwegen, kan hiervan worden afgeweken. In de bestuursperiode 2023-2026 wordt verder uitgewerkt hoe HDSR het duurzaam varen wil stimuleren. Gemeenten en HDSR zullen de eventuele juridische verankering gezamenlijk verder uitwerken. Overwegingen aangaande de verkeersveiligheid en innovaties op het gebied van niet-fossiele energiebronnen zullen onderdeel zijn van de uitwerking, waarbij gemeenten, belangenorganisaties en kennisinstituten geconsulteerd zullen worden.
- In deze rapportage is een globale onderbouwing gegeven van de huidige afmetingen van de vaarweg in relatie tot de benodigde breedte, diepte en doorvaarthoogte voor de betreffende vaarwegklasse. Op tactisch niveau zal dit nog nader beschouwd worden (in ieder geval een toets van de brughogtes voor de nieuwe categorieën). Indien nodig, zullen de huidige Verkeersbesluiten aangepast worden.
- Op tactisch niveau zal een nadere beschouwing van de vaarsnelheid per vaarweg plaatsvinden. Indien nodig, zullen de huidige Verkeersbesluiten aangepast worden. Voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel wordt de snelheid in de bebouwde kom verhoogd van 4,5 km/uur naar 6 km/uur. De huidige snelheid ligt niet vast in een Verkeersbesluit.
- Op tactisch niveau nader onderzoek of de Watergang Bijleveld naar Kockengen aangewezen kan worden als vaarweg.
- Op tactisch niveau zal op basis van de criteria voor ligplaatsen een nadere uitwerking van ligplaatsen per vaarweg uitgewerkt kunnen worden en dit kan dan leiden tot aanpassing van huidige Verkeersbesluiten. Voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel zijn momenteel per gemeente Verkeersbesluiten vastgesteld. HDSR wil graag een overkoepelend Verkeersbesluit in de toekomst vaststellen. Mocht bij de uitwerking op tactisch niveau blijken dat bij momenteel vergunde ligplaatsen nautische knelpunten aanwezig zijn dan zal HDSR deze vergunningen uitfasen.
- Na de nadere uitwerking van het ligplaatsenbeleid per vaarweg zal ook meer duidelijkheid komen voor vaarwegen zoals de Leidsche Rijn en de Oude Rijn Oost waar nu schepen afgemeerd liggen waar dat formeel niet toegestaan is. Als er een onderbouwing is waar wel en niet kan worden afgemeerd en dit in een Verkeersbesluit is geregeld, dan zal ook handhaving conform de tactische uitwerking van het vaarwegbeleid moeten plaatsvinden.
- Op tactisch niveau zal het beleid ten aanzien van evenementen op de vaarwegen vertaald worden naar richtlijnen en voorwaarden.
- Mocht in de toekomst het maaien van watergangen vanuit nautisch oogpunt noodzakelijk worden dan zal hier een besluit over genomen moeten worden en financiering voor geregeld moeten worden.
- Uitrol van centrale procesafspraken binnen Team Vergunningverlening en eventueel met Grondzaken voor de wijze van afhandelen van aanvragen voor het gebruik van de vaarwegen, bijv. voor het formaliseren van ligplaatsgebruik.

- 
- HDSR zal voor vergunningen/huurovereenkomsten voor de ligplaatsen langs de vaarweg ("schaarse" vergunningen) een verdelingsbeleid ontwikkelen waarin verzekerd wordt dat aan alle (potentiële) gegadigden gelijke kansen worden geboden.
 - Voor toezicht en handhaving is een uitbreiding van 0,7 fte naar 2 fte noodzakelijk.
 - HDSR zet in op een integrale benadering en zoekt daarvoor afstemming met de inliggende gemeenten en provincies bij de afweging van de verschillende belangen.
 - Het actualiseren van de informatievoorziening voor de vaarweggebruikers.
 - Op basis van monitoring van het gebruik van de sluizen/vaarwegen zal bekeken worden of uniformisering van het zomer- en winterseizoen in de objectbediening voor alle vaarwegen mogelijk is. Wijzigingen van bedientijden zullen altijd in nauw overleg met de andere objectbeheerders op het vaarwater worden doorgevoerd.
 - Toekennen BRTN klassen (na check doorvaart- hoogte en breedte van bruggen) in overleg met provincies en Stichting Waterrecreatie Nederland.
 - Verkeersbesluiten Enkele Wiericke, Vlist en bovenloop Kromme Rijn in overeenstemming brengen met het beleid.
 - Doorlopen afwegingskader om eventueel vaarsnelheden in de verkeersbesluiten aan te passen.
 - Het op tactisch niveau opstellen en vaststellen Verkeersbesluiten voor de GHJ.

7. Begrippenlijst en afkortingen

Begrippenlijst

- CEMT-klasse: door de Conférence Européenne des Ministres de Transport vastgestelde klassering van vaarwegen opgenomen in de Richtlijnen vaarwegen zoals periodiek vast te stellen door de Minister van Infrastructuur en Milieu
- Keur: De Keur is een verordening van het waterschap, waarin aangegeven wordt wat wel en wat niet mag in relatie tot beheer en behoud van het watersysteem. Deze verordening is gericht op iedereen binnen het beheergebied van het waterschap die een activiteit of handeling op of bij het water of een waterkering onderneemt: particulier, ondernemer, medeoverheid, nutsbedrijf of een ander rechtspersoon.
- Legger: Een legger is een verzameling van kaarten en profielen waarop staat aangegeven waar oppervlaktewater en waterkeringen precies liggen en welke afmetingen ze moeten hebben, evenals de onderhoudsverplichtingen daarvan.
- Ligplaats: Gelegenheid om met een schip te liggen;
- Motorschip: schip dat gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbeweging, met uitzondering van een schip waarvan de motor slechts wordt gebruikt ter verbetering van zijn bestuurbaarheid, wanneer het wordt gesleept of geduwd
- Nautisch beheer: Het nautisch beheer betreft het regelen van het scheepvaartverkeer door middel van borden, regelgeving en toezicht en handhaving, met het oog op de veiligheid van de scheepvaart en het beschermen van de vaarweg, oevers, waterkeringen, landschap e.d. (op basis van de Scheepvaartverkeerwet).
- Nautisch beheerder: openbaar lichaam dat met het nautisch beheer is belast dan wel waaraan de uitvoering van het nautisch beheer is/wordt opgedragen;
- Oever: aanwezige natuurlijke overgang van water naar land of aangebrachte oeverconstructie met inbegrip van de daarvoor noodzakelijke verankering;
- Onderhoudsplichtige: natuurlijke persoon of rechtspersoon die op grond van de wet, dan wel concessie, eigendom, overeenkomst of anderszins verantwoordelijk is voor het onderhoud van oevers en/of werken op, aan, over of boven een vaarweg;
- Schip: schip als bedoeld in artikel 1.01, onder A, onderdeel 1o, van het Binnenvaartpolitiereglement: elk vaartuig met inbegrip van een vaartuig zonder waterverplaatsing en een watervliegtuig, gebruikt of geschikt om te worden gebruikt als een middel van vervoer te water
- Sloepennetwerk: het netwerk zoals omschreven op www.sloepennetwerk.nl. Dit is een bewegwijzerd knooppuntennetwerk voor sloepvaren en andere boten die passen binnen de dimensionering van de wateren die deel uitmaken van het sloepennetwerk.
- Vaarstrook: dat deel van de vaarweg dat uitsluitend bestemd is voor varende verkeer.
- Vaartuig: onder vaartuig wordt mede verstaan een vaartuig zonder waterverplaatsing, een drijvend casco, een vaartuig in aanbouw en een vaartuig dat de geschiktheid tot varen of drijven heeft verloren;
- Vaarweg: elk voor het openbaar verkeer met schepen openstaand water. HDSR maakt onderscheid tussen:
 - Aangewezen vaarwegen door Provincie (op grond van Waterwet art. 3.2)
 - Aangewezen vaarwegen door HDSR
- Vaarwegbeheer: het vaarwegbeheer betreft de zorg voor en de aanleg en instandhouding van infrastructurele voorzieningen die nodig zijn voor het gebruik van het water door de scheepvaart.;

- Vaarwegbeheerder:
 - Openbaar lichaam dat met het vaarwegbeheer ingevolge de Waterwet is belast dan wel waaraan de uitvoering van het vaarwegbeheer is opgedragen;
 - Medewerker van HDSR die het vaarwegbeheer uitvoert
- Watersysteem: Een in een bepaald gebied aanwezig samenhangend stelsel van oppervlaktewater en grondwater, inclusief oevers, waterbodems en kunstwerken voor het waterbeheer.
- Waterstaatkundig beheer: Het waterstaatkundig beheer 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

Afkortingen

BPR	Binnenvaartpolitiereglement
BRTN	Basisvisie Recreatietoervaart Nederland
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)
GHIJ	Gekanaliseerde Hollandsche IJssel
HDSR	Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden
SVW	Scheepvaartverkeerswet
WW	Waterwet

8. Referenties

Rijkswaterstaat, *Richtlijnen Vaarwegen 2020*, 20 november 2020

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, *Nota vaarwaterbeleid*³⁹, 3 december 2015

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, *Keur2018 Hoogheemraadschap De Stichtse Rijnlanden*, 16 februari 2023 (ingangsdatum)

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, *Leggernota oppervlaktewateren 2020*, oktober 2020

Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, *Verkeersbesluit voor de niet-aangewezen vaarwegen*, 16 februari 2023 (DM1851498)

Provincie Utrecht, *Interim*⁴⁰ *omgevingsverordening provincie Utrecht*, 10 maart 2021

Provincie Utrecht, *Besluit minimaal benodigde vaarwegdiepten 2016*, 19 januari 2016, nr. 817B07D9

Provincie Utrecht, *Besluit minimaal benodigde doorvaarthoogten*, 15 september 2015, nr. 81633562E

Provincie Zuid-Holland, *Rapportage onderzoek drenkelingen- en fauna uittreedvoorzieningen*, 11 april 2018

Provincie Zuid-Holland, *Omgevingsverordening Zuid-Holland*, 20 februari 2019 (tot 1 januari 2024 geldig)

Provincie Zuid-Holland, *Zuid-Hollandse Omgevingsverordening*, gaat in op 1 januari 2024

Provincie Zuid-Holland, *Fijnmazig vaarnetwerk Zuid-Holland*, versie december 2022 (concept)

Rijkswaterstaat, *Leidraad faunavoorzieningen bij infrastructuur 2021*, juli 2021

Provincie Zuid-Holland, *Verordening nautisch beheer Zuid-Holland*, 2022.

Provincie Zuid-Holland, *Uitvoeringsregeling vaarwegprofielen Zuid-Holland*, 2015.

³⁹ Deze *Nota vaarwaterbeleid* wordt vervangen door onderliggende rapportage *Vaarwegbeleid 2023*. DM 1021851

⁴⁰ De *Omgevingsverordening provincie Utrecht 2022* is op 30 maart 2022 vastgesteld door Provinciale Staten. Totdat de *Omgevingswet* ingevoerd wordt, geldt de *Interim Omgevingsverordening*. Dit is naar verwachting 1 januari 2024.

Tabel 8: Overzicht Verkeersbesluiten HDSR aangewezen vaarwegen waar gemotoriseerd gevaren mag worden

Vaarweg	Verkeersbesluit	Datum*	
Grecht	Verkeersbesluit vaarweg de Grecht	10-07-2021	DM 1018921
Dubbele Wiericke	Verkeersbesluit vaarweg de Dubbele Wiericke	10-07-2021	DM 1020273
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel en Doorslag	Verkeersbesluit Ligplaatsenbeleid Gekanaliseerde Hollandsche IJssel	20-06-2006	UT2006/2830 DM53PRD-#798813
	Verkeersbesluit Ligplaatsen op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel in de gemeente Oudewater	13-05-2003	UT-03/ANE-008 DM53PRD-#798816
	Verkeersbesluit Ligplaatsen Gekanaliseerde Hollandsche IJssel in Oudewater (aanvulling op besluit 2003)	20-10-2008	RWS/DUT-2008/4525 DM53PRD-#798814
	Verkeersbesluit Ligplaatsen op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel in Hekendorp	02-06-2008	RWS/DUT-2008/2758 DM53PRD-#798815
	Verkeersbesluit Ligplaatsen op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel in Gouda	25-01-2007	RWS/DUT-2007/252 DM53PRD-#840964
	Wijziging Verkeersbesluit Ligplaatsen op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel in Gouda	11-05-2007	UT-2007/1606 DM53PRD-#840965
	Verkeersbesluit Ligplaatsen op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel in Haastrecht	14-03-2007	UT-2007/913 DM53PRD-#840966
	Verkeersbesluit Ligplaatsen op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel in Montfoort	25-01-2007	UT-2007/250 DM53PRD-#840967
	Wijziging Verkeersbesluit Ligplaatsen op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel in Montfoort	07-01-2008	UT-2007/4211 DM53PRD-#840968
	Verkeersbesluit Ligplaatsen op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel in Nieuwegein	25-01-2007	UT-2007/251 DM53PRD-#840969
	Verkeersbesluit Ligplaatsen op de Gekanaliseerde Hollandse IJssel in IJsselstein	4-08-2005	UT-05/WSD DM53PRD-#840970
	Verkeersbesluit "Ligplaatsen aan het Merwedekanaal (benoorden de Lek) en aan de Doorslag in de gemeente Nieuwegein"	07-09-2001	ANE-008
	Wijziging Verkeersbesluit Ligplaatsen aan het Merwedekanaal (benoorden de Lek) en aan de Doorslag in de gemeente Nieuwegein	17-12-2009	RWS/DUT- 2009/5547 DM53PRD-#1671598
	Wijziging Verkeersbesluit Ligplaatsen aan het Merwedekanaal (benoorden de Lek) en aan de Doorslag in de gemeente Nieuwegein	23-06-2020	RWS-2020/354 DM53PRD-#1858228
Kromme Rijn benedenloop**	Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn	16-02-2023	DM 1810472
Leidsche Rijn	Verkeersbesluit vaarwater de Leidsche Rijn en de Oude Rijn Oost	10-07-2021	DM 1021163
Oude Rijn Oost	Verkeersbesluit vaarwater de Leidsche Rijn en de Oude Rijn Oost	10-07-2021	DM 1021163

Vaarweg	Verkeersbesluit	Datum*	
Jaap Bijzerwetering	Verkeersbesluit vaarwater de Lange en Korte Linschoten, Jaap Bijzerwetering en Montfoortsevaart	10-07-2021	DM 1021851
Korte Linschoten	Verkeersbesluit vaarwater de Lange en Korte Linschoten, Jaap Bijzerwetering en Montfoortsevaart	10-07-2021	DM 1021851
Lange Linschoten	Verkeersbesluit vaarwater de Lange en Korte Linschoten, Jaap Bijzerwetering en Montfoortsevaart	10-07-2021	DM 1021851
Montfoortse Vaart	Verkeersbesluit vaarwater de Lange en Korte Linschoten, Jaap Bijzerwetering en Montfoortsevaart	10-07-2021	DM 1021851
Enge IJssel	Verkeersbesluit vaarwater de Enge en Kromme IJssel	10-07-2021	DM 1020277
Kromme IJssel	Verkeersbesluit vaarwater de Enge en Kromme IJssel	10-07-2021	DM 1020277

** Voor de door HDSR genomen besluiten geldt, dat dit de datum is dat het besluit van kracht geworden is

* Tracédeel aterlinieweg Utrecht – Sluis Werkhoven

Overzicht Verkeersbesluiten HDSR met een gemotoriseerd vaarverbod

De Enkele Wiericke en de Bovenloop van de Kromme Rijn zijn aangewezen vaarwegen voor nautisch beheer maar in het Verkeersbesluit is vastgelegd dat gemotoriseerd vaarverkeer niet mag plaatsvinden. De Vlist is niet aangewezen voor nautisch beheer, maar in een Verkeersbesluit is nogmaals vastgelegd dat gemotoriseerd vaarverkeer niet mag plaatsvinden.

Tabel 9: Overzicht Verkeersbesluiten HDSR met een gemotoriseerd vaarverbod

Vaarweg	Verkeersbesluit	Datum	
Kromme Rijn bovenloop (Waterlinieweg Utrecht – Sluis Werkhoven)	Verkeersbesluit vaarwater de Kromme Rijn	16-02-2023	DM 1810472
Enkele Wiericke	Verkeersbesluit vaarweg de Enkele Wiericke	10-07-2021	DM 1020579
De Vlist	Verkeersbesluit vaarweg de Vlist	10-07-2021	DM 1020123

Bijlage 1. Aangewezen vaarwegen bij Verkeersbesluit

De onderstaande tabel betreft de niet door de provincie aangewezen vaarwegen.

Aangewezen vaarweg HDSR	Locatie	Opmerking
Grecht	Tussen sluis Woerdense Verlaat en Oude Rijn	Voorheen: aangewezen vaarweg
Dubbele Wiericke	Van de Oude Rijn tot de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel	Voorheen: aangewezen vaarweg
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel en Doorslag	Van het Merwedekanaal tot en met de Waaiersluis te Gouda	Voorheen: aangewezen vaarweg
Kromme Rijn benedenloop	Sluis Werkhoven - Waterlinieweg	Voorheen: overig vaarwater
Kromme IJssel	Tussen de Enge IJssel en de splitsing met de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel en de Doorslag	Voorheen: overig vaarwater
Enge IJssel	Tussen de Lopikerwetering en de Enge IJssel	Voorheen: overig vaarwater
Oude Rijn (Oost)	Sluis Haanwijk – Snellebrug, Woerden	Voorheen: overig vaarwater
Leidsche Rijn	Amsterdam-Rijnkanaal - sluis Haanwijk	Voorheen: overig vaarwater
Lange en Korte Linschoten	Jaap Bijzerwetering, Woerden - sluis Oudewater	Voorheen: overig vaarwater
Jaap Bijzerwetering	Korte Linschoten - Oude Rijn	Voorheen: overig vaarwater
Montfoortse Vaart	Sluis Montfoort – Lange Linschoten	Voorheen: overig vaarwater
Kromme Rijn bovenloop	Wijk bij Duurstede – sluis Werkhoven	Verbod gemotoriseerd varen; voorheen: overig vaarwater
Enkele Wiericke	Oude Rijn – GHIJ Hekendorp	Verbod gemotoriseerd varen; voorheen: overig vaarwater
Aangewezen vaarweg B&W Woerden	Locatie	Opmerking
Singel te Woerden	Tussen Oude Rijn Oost en Oude Rijn West	M.u.v. het noordelijk gedeelte
Aangewezen vaarweg B&W Utrecht	Locatie	Opmerking
Stadsbuitengracht/Singel	Binnenstad Utrecht	-
Oude Gracht	Binnenstad Utrecht	-
Regionale wateren	Gemeente Utrecht	M.u.v. Vecht, Kromme Rijn benedenloop en Leidsche Rijn ten westen van Amsterdam-Rijnkanaal

De bovenstaande tabel is afkomstig uit het Verkeersbesluit voor de niet-aangewezen vaarwegen (DM1851498). In deze tabel staan een aantal omissies/aandachtspunten:

- Enge IJssel: loopt tussen de Lopikerwetering en Kromme IJssel (i.p.v. Enge IJssel)
- In de tabel is niet aangegeven of de sluizen wel of niet onderdeel uitmaken van de aangewezen vaarwegen
- Kromme Rijn bovenloop en Enkele Wiericke zijn door HDSR aangewezen.

De aangewezen vaarwegen in Woerden en Utrecht zijn door de provincie Utrecht aangewezen. Dit is vastgelegd in de Interim Omgevingsverordening provincie Utrecht⁴¹.

⁴¹ De Omgevingsverordening provincie Utrecht 2022 is op 30 maart 2022 vastgesteld door Provinciale Staten. Totdat de Omgevingswet ingevoerd wordt, geldt de Interim Omgevingsverordening. Dit is naar verwachting 1 januari 2024

Bijlage 2. Wijzigingen ten opzichte van vaarwaterbeleid 2015

In deze bijlage zijn de wijzigingen t.o.v. het vaarwaterbeleid 2015 samengevat.

Algemene wijzigingen vaarwaterbeleid

In de Nota vaarwaterbeleid 2015 is het vaarwaterbeleid alleen op hoofdlijnen uitgewerkt met algemene beleidspunten voor varen en het aanwijzen van vaarwegen en overige vaarwateren. Het onderliggende rapport Vaarwegbeleid 2023 geeft een verdergaande praktische uitwerking van het strategische vaarwegbeleid met daarbij een nadere uitwerking voor het aanwijzen van vaarwegen, het toestaan van vaartuigen, vaarsnelheid, ligplaatsen, objecten in en op de vaarweg en bijzondere situaties. De invulling per vaarweg zal op tactisch niveau uitgewerkt worden.

Ook is het hoofdstuk mensen en middelen toegevoegd waarin de richtlijnen voor de mensen en middelen voor de organisatie van het vaarwegbeleid van HDSR op het strategische niveau uitgewerkt is. Daarbij wordt de wens geuit de inzet op handhaving te vergroten. De invulling van de exacte taken van het vaarwegbeheer is het tactische en operationele niveau.

In deze nota is toegevoegd dat HDSR duurzaam varen wil stimuleren en dat dit in de bestuursperiode 2023–2026 verder uitgewerkt zal worden.

Om de toegankelijkheid van de vaarwegen te kunnen borgen, kunnen watergangen uitgemaaid worden mits het maaien geen nadelige effecten heeft op de ecologie/waterkwaliteit. Tot op heden maait HDSR niet extra op de vaarwegen voor de recreatievaart. Mogelijk dat dat in de toekomst wel noodzakelijk gaat worden als bijvoorbeeld bepaalde exoten de recreatievaart hinderen.

Wijzigingen m.b.t. aangewezen vaarwegen door HDSR⁴²

- De Bovenloop van de Kromme Rijn, Enkele Wiericke en Vlist stonden in het vaarwaterbeleid 2015 in de tabel overige vaarwateren met daarbij de voetnoot dat er geen of zeer incidenteel en onder stringente voorwaarden gemotoriseerde recreatievaart is toegestaan. In het vaarwegbeleid 2023 zijn De Bovenloop van de Kromme Rijn, Enkele Wiericke en Vlist niet meer opgenomen bij de aangewezen vaarwegen door HDSR.
- Onderzoek watergang Bijleveld naar Kockengen als nieuw aan te wijzen vaarweg

⁴² in Vaarwaternota 2015 overig vaarwater genoemd

Wijzigingen m.b.t. toegestane scheepsafmetingen

Op de website van HDSR zijn de volgende afmetingen voor de schepen opgenomen (zie onderstaande tabel.) De afmetingen zijn niet vastgelegd in het Vaarwaterbeleid 2015.

Geadviseerde maximale lengte en breedte van vaartuigen en de beoogde waterdiepte.

Vaarweg	Lengte (m)	Breedte (m)	Waterdiepte (m)
Kromme Rijn	14	3,5	1,7
Leidsche Rijn	17	2,9	1,4
Oude Rijn	30	4,25	1,85
Jaap Bijzervetering	12	3,4	1,5
Korte Linschoten	12	3,4	1,5
Lange Linschoten	12	3,4	1,5
Montfoortse Vaart	12	3,4	1,5
Dubbele Wiericke	19	4	1,8
Grecht	20	4	1,7
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel Nieuwegein - Oudewater	39	5,45	1,75
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel Oudewater - Gouda	39	5,45	1,90

Gewijzigde afmetingen 2023

- Kromme Rijn: Lengte 9 m en breedte niet bepaald
- Leidsche Rijn: Lengte 9 m en breedte niet bepaald
- Oude Rijn Oost: Lengte 12 m en breedte 3,75m
- Jaap Bijzervetering: Lengte 9 m en breedte niet bepaald
- Korte Linschoten: Lengte 9 m en breedte niet bepaald
- Lange Linschoten: Lengte 9 m en breedte niet bepaald
- Montfoortse Vaart: Lengte 9 m en breedte niet bepaald
- Dubbele Wiericke Oost: Lengte 12 m en breedte 3,75m
- Grecht: Lengte 15 m en breedte 4,25/4,5 m
- Gekanaliseerde Hollandsche IJssel: Lengte 38,50 m en breedte 5,05 m

Voor de Kromme Rijn zijn in het Verkeersbesluit d.d. 16 februari 2023 afwijkende scheepsafmetingen t.o.v. afmetingen op de website opgenomen.

In dit vaarwegbeleid zijn gestandaardiseerde afmetingen op basis van de RVW2020/BRTN opgenomen.

Voor de Enge IJssel/Kromme IJssel zijn in het vaarwaterbeleid 2015 geen maximale lengte/breedte van vaartuigen en benodigde waterdiepte geadviseerd. In onderhavige vaarwegbeleid 2023 wel.

Wijzigingen m.b.t. vaarsnelheid

In het voorliggende vaarwegbeleid is vastgelegd dat HDSR kiest voor de vaarwegen BM, DM en E binnen bebouwde kom of ter plaatse van kwetsbare oevers, ligplaatsen of natuurwaarden en voor F en G vaarwegen voor een maximale snelheid van 6 km/uur. HDSR kiest voor maximale snelheid van 9 km/uur voor BM, DM en E vaarwegen buiten de bebouwde kom en waar geen kwetsbare oevers, ligplaatsen of natuurwaarden zijn. Voor de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel wordt niet vastgehouden aan een snelheid van 4,5 km/uur binnen de bebouwde kom.

Bijlage 3. Onderbouwing maatgevend schip per vaarweg

Vaarweg	Vaarweg- klasse	Maatgevend schip (lxb)	Bevaarbare breedte BRTN	Diepte BRTN	Doortvaart-hoogte BRTN	Beschikbare vaarweg breedte	Legger diepte Waterdiepte	Brug- hoogtes ⁴³
Aangewezen vaarwegen door Provincie								
Grecht	BM (staande mast route)	15 m x 4,25-4,5 m	17 m	1,7 m ⁴⁴	3 m (30 m) ⁴⁵	13-20 m	1,7 m	
Dubbele Wiericke	DM	12 m x 3,75 m	15 m	1,3 m (1,40) ⁴⁶	2,6 m ⁴⁷	20-25 m	1,8 m	2,3 m
Gekanaliseerde Hollandsche IJssel en Doorslag	BM/ beroeps CEMT O/I	15 m x 4,25-4,5 m 38,50 m x 5,05 m	17 m 18,3 m	1,7 m 2,9 m (2,05/2,20) ⁴⁶	3 m (4,6m) ⁴⁷	14-20 m	2,25 m (2,45 m) ⁴⁶	4,7 m
Aangewezen vaarwegen door HDSR								
Kromme Rijn benedenloop (Waterlinieweg Utrecht – Sluis Werkhoven)	E	L= 9 m	10 m	1 m	1 m	15-20 m	1,7 m	
Leidsche Rijn	E	L= 9 m	10 m	1 m	1 m	10-15 m	0,7-1,4 m	2,5 m
Oude Rijn Oost	DM	12 m x 3,75 m	15 m	1,3 m	2,6 m	15-20 m	1,9 m	2,0 ⁴⁷ m
Jaap Bijzerwetering	E	L= 9 m	10 m	1 m	1 m	10-15 m	1,5 m	
Korte Linschoten	E	L= 9 m	10 m	1 m	1 m	8-12 m	1,5 m	
Lange Linschoten	E	L= 9 m	10 m	1 m	1 m	8-12 m	1,5 m	
Montfoortse Vaart	E	L= 9 m	10 m	1 m	1 m	8-12 m	1,5 m	
Enge IJssel	E	L= 9 m	10 m	1 m	1 m	8-10 m	1,4 m	
Kromme IJssel	E	L= 9 m	10 m	1 m	1 m	8-10 m	1,4 m	

⁴³ De brughoogtes van een aantal vaarwegen van HDSR staan niet op digitale waterkaarten of de website van HDSR vermeld. Deze zullen nader bepaald worden bij de tactische uitwerking van het vaarwegbeleid.

⁴⁴ Provincie Utrecht, Besluit minimaal benodigde vaarwegdiepten 2016, Grecht: 1,7 m, Gekanaliseerde Hollandse IJssel tussen Nieuwegein en Oudewater 2,05m en Oudewater kruising Enkele Wiericke 2,20 m, Dubbele Wiericke: 1,40 m

⁴⁵ Provincie Utrecht, Besluit minimaal benodigde doorvaarthoogten, 15 september 2015, nr. 81633562^e Grecht: 30 m, Gekanaliseerde Hollandse IJssel 4,6m, Dubbele Wiericke: 2,60 m

⁴⁶ De dieptes van de Gekanaliseerde Hollandsche IJssel staan in de Leggernota Oppervlaktewateren 2020 in paragraaf 3.1.10.

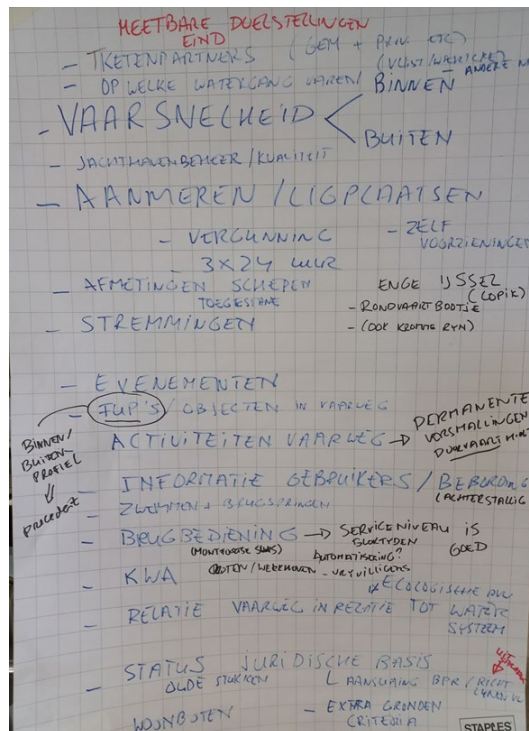
⁴⁷ Meanderbrug is bepalend en is 2,0 m. De andere bruggen zijn minimaal 2,5 m m.u.v. spoorbrug 2,4 m den de Kwakelbrug 2,1 m

Bijlage 4. Resultaat sessies HDSR

Op 30 januari 2023 heeft een sessie plaatsgevonden om de issues m.b.t. het vaarwegbeleid voor HDSR in kaart te brengen. Deze bijlage geeft een samenvatting van de naar voren gebrachte issues. Voor deze issues zijn in onderliggende Nota voor het strategische vaarwegbeleid kaders/richtlijnen opgenomen en zullen op tactisch en operationeel niveau nader uitgewerkt worden.

Samenvatting van de issues:

- Behoeft aan visie van bestuur op de toekomst van de vaarwegen: behouden wat je hebt of stimuleren?
- Aanwijzing van vaarwegen
 - Er is een behoefte voor een onderbouwing voor de vaarwegen: recreatie versus ecologie
 - Intensiteit van gebruik van de vaarwegen is onbekend
 - Welke schip kan toegestaan worden op welke vaarweg?
 - Voor Enkele Wiericke, Vlist en Bovenloop van de Kromme Rijn zijn Verkeersbesluiten met verbod op gemotoriseerd varen. Hoe hier mee om te gaan?
- Bakbeheer
 - Wel of niet maaien vanuit de functie varen?
- Vaarsnelheid
 - Op dit moment drie verschillende snelheden binnen HDSR: 4,5 km/uur, 6 km/uur en 9 km/uur. Dit is onduidelijk voor de gebruikers. Er ontbreekt een visie met criteria.
- Ligplaatsen
 - Op sommige vaarwegen liggen allerlei boten. Voor GHJ is er ligplaatsenbeleid, maar voor de overige vaarwegen niet.
 - Overkoepelende verhaal en nadere onderbouwing voor waar wel en niet af te meren ontbreekt
 - Hoe om te gaan met afmeervoorzieningen?
 - Gemeentes hebben een verschillende visie op de 3x24 uursligplaatsen
- Serviceniveau voor de vaarweggebruikers (handhaving, sluisbediening, website, etc.)
- Andere issues:
 - Zwemmers op de vaarwegen. Dit is formeel niet toegestaan. Het gebeurt wel.
 - Hoe om te gaan met Fauna Uittreplaatsen (FUP's)



Bijlage 5. Ligplaatsenbesluit Gekanaliseerde Hollandsche IJssel





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

Contactpersoon

D.A. Klaver

Datum

20 juli 2006

Ons kenmerk

UT 2006/2830

Onderwerp

Ligplaatsenbeleid Gekanaliseerde Hollandsche IJssel

Doorkiesnummer

030 - 6026 308

Bijlage(n)

Uw kenmerk

Ligplaatsenbeleid Gekanaliseerde Hollandsche IJssel

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

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

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

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

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

Rijkswaterstaat Utrecht

Postbus 650, 3430 AR Nieuwegein

Zoomstede 15 (gebouw IJsselzicht)

Telefoon (030) 600 95 00

Fax 030 - 2129687

E-mail juliette.wilt@dut.rws.minvenw.nl



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



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

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

Toelichting

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

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

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

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



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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



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

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

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

Den Haag, 20 juli 2006

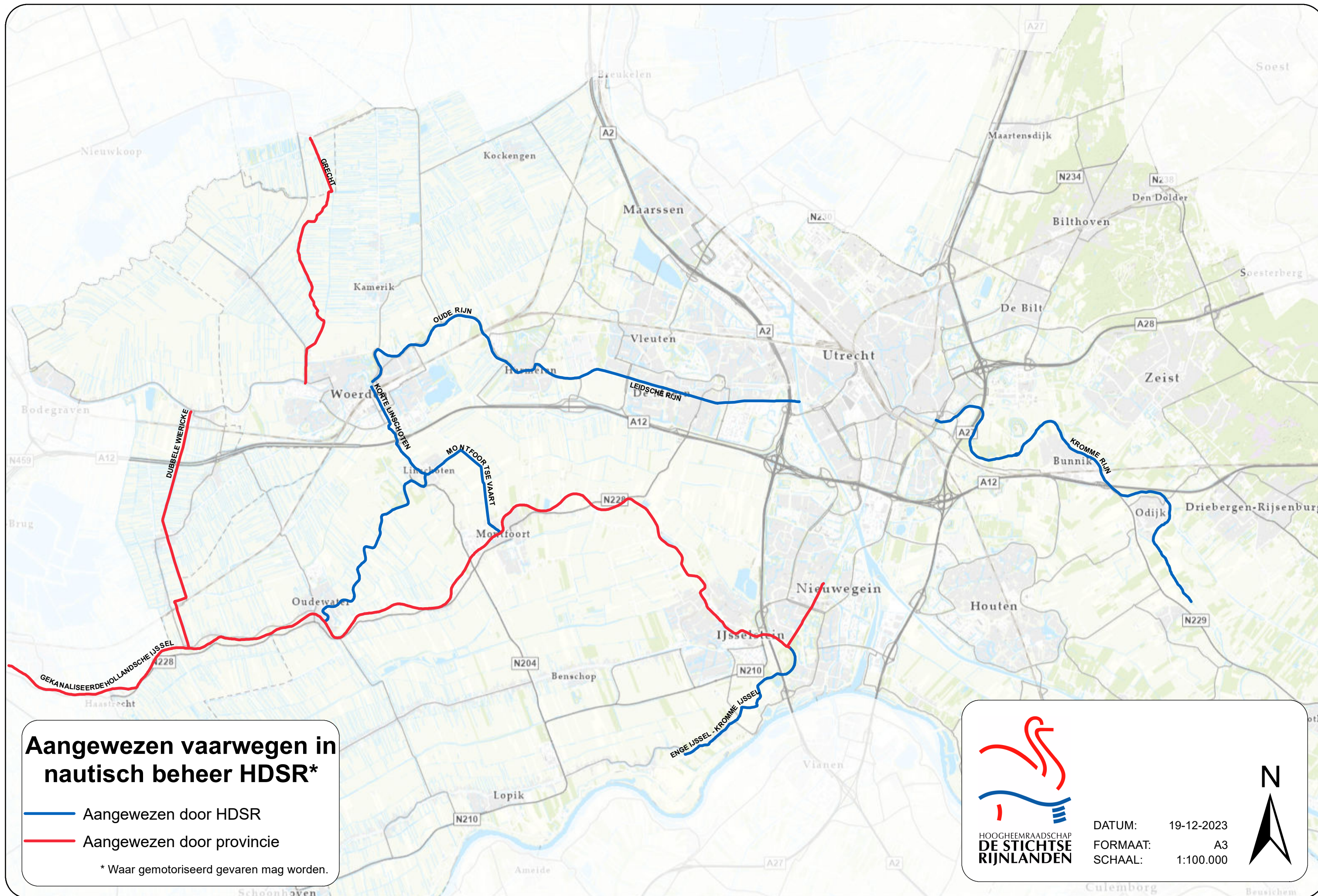
DE MINISTER VAN VERKEER EN WATERSTAAT,
namens deze,
de Hoofdingenieur-Dirigeur,



Drs. I. van der Hee

Bijlage 6. Kaarten bij vaarwegbeleid 2023





**Aangewezen vaarwegen in
nautisch beheer HDSR***

- Aangewezen door HDSR
- Aangewezen door provincie

* Waar gemotoriseerd gevaren mag worden.



HOOGHEEMRAADSCHAP
**DE STICHTSE
RIJNLANDEN**

DATUM: 19-12-2023
FORMAAT: A3
SCHAAL: 1:100.000



N

Nautisch beheerders van aangewezen vaarwegen binnen HDSR-gebied

