

Beleidsuitwerking Varen HHSK



6 december 2018

Inhoud

Samenvatting	3
1. Inleiding	5
1.1 Introductie: varen doen we samen!	5
1.2 De recreatievaart in het gebied van HHSK	5
1.3 Sleutelbegrippen	6
1.4 Status van dit document	6
1.5 Leeswijzer	6
2. Kaders en ontwikkelingen	7
2.1 Wet- en regelgeving	7
2.1.1 Nationale kaders	7
2.1.2 Provinciale kaders.....	8
2.1.3 Regelgeving van HHSK	9
2.1.4 Kaders van andere instanties	10
2.2 Eigendom en openbaarheid vaarwateren	10
2.3 Taken en verantwoordelijkheden	10
2.3.1 Hoofdsysteem	12
2.3.2 Door de provincie aangewezen vaarwegen	12
2.3.3 Overige vaarwateren	12
2.3.4 Niet-openbaar toegankelijke wateren	13
2.4 Vaarroutes en andere ontwikkelingen	13
3. Doelen en strategie HHSK	14
3.1 Doelen Waterbeheerplan	14
3.2 Kernpunten 'vaarbeleid' HHSK	14
3.3 Samenvatting 'vaartaken' HHSK.....	15
4. Uitwerking	16
4.1 Afstemming en samenwerking	16
4.2 Informatie en communicatie	16
4.3 Instandhouding en verbetering vaargelegenheid	17
4.4 Onderhoud	18
4.5 Veiligheid, regelgeving, toezicht en handhaving	18
4.6 Stremmingen en tijdelijke beperkingen	19
4.7 Vaarroutes	20
4.8 Evenementen	20
4.9 Financiering	21
Bijlage 1 - Begrippen	22
Bijlage 2 – Taakverdeling vaarwegbeheer en nautisch beheer	23
Colofon	24

Samenvatting

Deze samenvatting bestaat uit de *gemarkeerde kernzinnen* van de hoofdtekst. Zie bijlage 1 voor begrippen.

(1.1) Als waterbeheerder is het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) betrokken bij alles op en om het water. Bij de waterbeheertaak wegen we het vaarbelang mee als een maatschappelijke functie van het watersysteem. Daarnaast heeft HHSK een aantal specifieke taken op het gebied van de scheepvaart. In deze Beleidsuitwerking Varen is vastgelegd hoe een aantal zaken rond de scheepvaart (recreatievaart) in ons beheergebied zijn geregeld en hoe we daarmee omgaan.

(1.2) De scheepvaart binnen het beheergebied van HHSK bestaat hoofdzakelijk uit de kleinere gemotoriseerde recreatievaart, roeien en kanoën. Op de meren en plassen wordt ook gezeild en gewindsurft. We spreken in deze beleidsuitwerking daarom meestal van 'recreatievaart'; eventuele andere vormen van scheepvaart zijn daar ook onder begrepen.

(1.3) Het vaarwegbeheer gaat over de fysieke vaargelegenheid. De belangrijkste doelen van het nautisch beheer zijn het bevorderen van een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer.

(1.4) De Beleidsuitwerking Varen HHSK vormt een uitwerking van de doelen uit het Waterbeheerplan van HHSK, en is mede gebaseerd op de uitgangspunten van de Nota Watersystemen.

Hoofdstuk 2 geeft in de eerste plaats een overzicht van de relevante wet- en regelgeving en beleid (par.2.1). Paragraaf 2.2 gaat kort in op de relatie tussen de openbaarheid voor de recreatievaart en de eigendom van het water. Paragraaf 2.3 beschrijft de verdeling van taken en verantwoordelijkheden op verschillende vaarwateren binnen het gebied, met een verwijzing naar bijlage 2. Paragraaf 2.4 gaat in op de ontwikkeling rond de recreatievaart, zoals vaarroutes.

(3.1) Een belangrijke ambitie van HHSK is het centraal stellen van de omgeving. Belangrijke doelen uit het Waterbeheerplan met het oog op de recreatievaart zijn:

- We staan open voor meervoudig gebruik van het watersysteem door burgers en bedrijven, waar mogelijk (doel 20).
- We voeren het vaarwegbeheer uit voor enkele regionale vaarwegen (doel 21).

(3.2) Kernpunten van ons beleid met betrekking tot van de recreatievaart zijn:

- Een positieve grondhouding
- Ruimte bieden en belangen beschermen
- Afstemming en samenwerking
- Gebruiksvriendelijkheid
- Duurzaamheid
- Doelmatig vaarwegbeheer
- Doelgericht nautisch beheer
- Verantwoord financieel beheer.

(3.3) De rollen en verantwoordelijkheden van HHSK ten aanzien van de recreatievaart in het gebied zijn op hoofdlijnen als volgt:

- op alle vaarwateren wegen we de vaarfunctie mee bij keuzes en besluiten;
- op de aangewezen vaarwegen voeren we de opgedragen vaarwegtaak uit;
- het nautisch beheer voeren we proportioneel uit in verhouding tot de intensiteit, de belangen en de risico's.

(4.1) Omdat de taken op en om het (vaar-)water in het gebied berusten bij verschillende instanties is het belang dat er onderling goed wordt afgestemd en samengewerkt. HHSK stemt waar nodig ook af met andere Zuid-Hollandse waterschappen en met de provincie Zuid-Holland.

(4.2) Op vaarwegen en, voor zover van belang, op overige vaarwateren, streeft HHSK naar doelmatige informatie over de toegankelijkheid voor de recreatievaart, over eventuele stremmingen of beperkingen en over de bediening van sluizen. Waar wij nautisch beheerder zijn streven wij naar duidelijkheid over de geldende regels op het water. Daarmee ondersteunen wij een plezierig en veilig gebruik en een verantwoord gedrag op en om het water.

(4.3) HHSK toetst voorzieningen en ingrepen in vaarwateren mede aan het belang van de recreatievaart. We streven ernaar om hiervoor, in samenspraak met de andere partijen in het gebied, duidelijke kaders te ontwikkelen. Op de vaarwegen waar HHSK is aangewezen als vaarwegbeheerder (de route Ringvaart/ Hennipsloot/ Rotte, zie kaart 2) zien wij erop toe dat de vaargelegenheid in stand blijft. Waar de gelegenheid zich voordoet bevorderen wij dat de situatie meer in overeenstemming wordt gebracht met de vastgelegde afmetingen.

De verantwoordelijkheid voor het verbeteren van bestaande vaarwegen, het realiseren van nieuwe vaarwegen, et cetera ligt in de eerste plaats bij de initiatiefnemer(s). HHSK adviseert en toetst de plannen mede op de mogelijke gevolgen voor het waterbeheer.

(4.4) HHSK houdt de doorgaande vaarweg via de Ringvaart, de Hennipsloot en de Rotte als zodanig in stand. Op de overige vaarwateren in het gebied bezien we in hoeverre we bij het beheer en onderhoud mede rekening kunnen houden met de recreatievaart.

(4.5) De 'schipper' is op grond van het Binnenvaartpolitiereglement in de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor een veilig en verantwoord gedrag op het water.

Als nautisch beheerder neemt HHSK waar nodig verkeersbesluiten en plaatst HHSK verkeerstekens (bebording en andere signalen) voor een veilig en een vlot verloop van het scheepvaartverkeer. Ook stellen wij waar nodig eisen aan activiteiten en voorzieningen van derden. We stemmen de regelgeving en het toezicht af op de situatie en op de aard en intensiteit van het scheepvaartverkeer.

We passen een lichte vorm van actief nautisch beheer toe op de doorgaande vaarwegen waar HHSK tevens vaarwegbeheerder is, op de oostelijke tak van de Ringvaart bij Moordrecht en Gouda, op de Rottemeren en op de Rotte tussen de Irenebrug en de A12. Een reactieve vorm van nautisch beheer passen wij toe op alle andere vaarwateren waar HHSK nautisch beheerder is.

Bij toezicht en handhaving werken we zoveel mogelijk samen met de gemeenten, de politie en andere instanties zoals recreatieschappen.

(4.6) We streven ernaar om stremmingen en beperkingen voor de recreatievaart tijdens het vaarseizoen zoveel mogelijk te voorkomen, in het bijzonder in het hoogseizoen, in de weekenden en op feestdagen. Voor stremmingen op initiatief van HHSK geldt het Protocol stremmen vaarwegen. Voor stremmingen ten gevolge van activiteiten van derden passen we het Protocol zoveel mogelijk op overeenkomstige wijze toe.

(4.7) Recreatieschappen en andere instanties ontwikkelen en beheren verschillende vaarroutes in het beheergebied van HHSK. De initiatiefnemers en beheerders van vaarroutes moeten rekening houden met mogelijke risico's voor de gebruikers en gevolgen voor andere partijen en belangen, en daarnaar handelen. Met het oog hierop en met het oog op beheer en onderhoud is het van belang dat HHSK en andere instanties tijdig worden betrokken bij de ontwikkeling van de routes.

(4.8) Voor evenementen op en om het water geldt met het oog op de scheepvaart een meldplicht of vergunningplicht op grond van het Binnenvaartpolitiereglement.

(4.9) HHSK streeft naar een doelmatige en (kosten-)effectieve uitvoering van haar activiteiten met betrekking tot de recreatievaart. Voor zover de kosten de functionele taken van het waterschap te boven gaan moeten ze uit andere bronnen worden gefinancierd. Voor plannen, activiteiten en 'extra' wensen van derden geldt het kostenveroorzakingsbeginsel.

1. Inleiding

1.1 Introductie: varen doen we samen!

'Varen doe je samen' is het motto van een samenwerkingsproject van verschillende landelijke partners, om de veiligheid op en om het water te vergroten¹. En zo is het; alle partijen - overheden, belangenbehartigers, bedrijven en recreanten - zorgen er samen voor dat er plezierig en veilig kan worden gevaren. *Als waterbeheerder is het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK) betrokken bij alles op en om het water. Bij de waterbeheertaak wegen we het vaarbelang mee als een maatschappelijke functie van het watersysteem. Daarnaast heeft HHSK een aantal specifieke taken op het gebied van de scheepvaart.*

Omdat we varen 'samen' doen, hebben we in goed overleg met andere relevante partijen deze Beleidsuitwerking Varen HHSK opgesteld. Met het oog op de scheepvaartbelangen in ons gebied, maar ook met het oog op andere belangen op en om het water. Want 'varen' staat niet op zichzelf, het raakt ook aan andere belangen, zoals wonen, agrarische bedrijvigheid, natuur en landschap. En uiteraard aan het waterbeheer als zodanig.

In deze beleidsuitwerking Varen HHSK is vastgelegd hoe een aantal zaken rond de scheepvaart (recreatievaart) in ons beheergebied zijn geregeld en hoe wij daarmee omgaan. Zodat u en anderen ook weten wat ze van HHSK kunnen verwachten op dit gebied. En zoals we de afstemming en samenwerking hebben gezocht bij de voorbereiding van deze beleidsuitwerking, zo willen we dat ook doen in de uitvoering. Want varen doen we samen!

1.2 De recreatievaart in het gebied van HHSK

De scheepvaart binnen het beheergebied van HHSK bestaat hoofdzakelijk uit de kleinere gemotoriseerde recreatievaart², roeien en kanoën. Op de meren en plassen wordt ook gezeild en gewindsurft. Ook wordt er gevaren - en gevist - door beroeps- en sportvissers. Er zijn rondvaarten op enkele plaatsen in het gebied. Incidenteel wordt het water bevaren voor werkzaamheden of op langs het water, en om materieel of materiaal aan- en af te voeren. Van beroepsgoederenvervoer over water is binnen het gebied geen sprake. *We spreken in deze beleidsuitwerking daarom meestal van 'recreatievaart'; eventuele andere vormen van scheepvaart zijn daar ook onder begrepen.*

De drukst bevaren route in het gebied is de doorgaande route tussen de Snelle Sluis bij Moordrecht en de Bergsluis in Rotterdam. Ook de Rottemeren, de Bergse Plassen, de Kralingseplas, de Zevenhuizerplas en de Surfplas bij Krimpen worden in de zomer intensief gebruikt. De internationale Willem-Alexander roeibaan in de Eendragtspolder vervult een bijzondere functie. Ook op andere wateren wordt gevaren. Er zijn in het gebied diverse vaarroutes uitgezet voor verschillende doelgroepen.

¹ www.varendoejesamen.nl

² Sloepen en kleine motorjachten, meestal tot een lengte van een meter of zes, zeven.

1.3 Sleutelbegrippen

De begrippen *vaarwateren*, *vaarwegen*, *vaarwegbeheer* en *nautisch beheer* zijn belangrijk om deze beleidsuitwerking goed te kunnen begrijpen. Zie bijlage 1 voor een uitgebreider begrippenoverzicht, waaronder 'vaarroutes'.

Vaarwateren: alle voor het openbaar scheepvaartverkeer openstaande wateren.

Vaarwegen: de wateren die specifiek als vaarweg zijn aangewezen in de Vaarwegenverordening Zuid-Holland, en de wateren die het Rijk als vaarweg beheert.

Vaarwegbeheer: De Vaarwegenverordening Zuid-Holland (Vvzh) definieert vaarwegbeheer als 'de overheidszorg gericht op de instandhouding, bruikbaarheid en bescherming van een vaarweg en bijbehorende werken' (Vvzh art.1 sub p). *Het vaarwegbeheer gaat dus over de fysieke vaargelegenheid*. Het gaat daarbij om de diepte, breedte en doorvaarhoogte van de vaarweg en om de bediening en het onderhoud van de daarin gelegen sluizen. De Waterwet vormt de wettelijke basis voor het vaarwegbeheer.

Nautisch beheer: De Vaarwegenverordening Zuid-Holland definieert het nautisch beheer als 'de regeling van het verkeer op water, welk beheer is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet en daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten' (Vvzh art.1 sub g). *De belangrijkste doelen van de Scheepvaartverkeerswet en daarmee van het nautisch beheer zijn het bevorderen van een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer* en het beschermen van oevers, waterbodems en andere voorzieningen tegen schade door het scheepvaartverkeer.

1.4 Status van dit document

De Beleidsuitwerking Varen HHSK vormt een uitwerking van de doelen uit het Waterbeheerplan van HHSK, en is mede gebaseerd op de uitgangspunten van de Nota Watersystemen. De Nota Watersystemen en de beleidsuitwerkingen geven aan hoe HHSK invulling geeft aan zijn taken en verantwoordelijkheden, binnen de doelen die zijn vastgelegd in het Waterbeheerplan van HHSK. Zie voor meer informatie over de structuur, status en functie van deze documenten par. 5.1 van de Nota Watersystemen.

1.5 Leeswijzer

Hoofdstuk 2 geeft een beknopt overzicht van de wettelijke en beleidsmatige kaders, de takverdeling en de ontwikkelingen ten aanzien van de scheepvaart (recreatievaart) binnen het gebied van HHSK. In hoofdstuk 3 staan de doelen en hoofduitgangspunten van ons beleid met betrekking tot de scheepvaart/recreatievaart, op basis van het Waterbeheerplan. Hoofdstuk 4 beschrijft de specifiekere uitgangspunten van HHSK voor dit thema.

2. Kaders en ontwikkelingen

Dit hoofdstuk geeft in de eerste plaats een overzicht van de relevante wet- en regelgeving en beleid (par.2.1). Paragraaf 2.2 gaat kort in op de relatie tussen de openbaarheid voor de recreatievaart en de eigendom van het water. Paragraaf 2.3 beschrijft de verdeling van taken en verantwoordelijkheden op verschillende vaarwateren binnen het gebied, met een verwijzing naar bijlage 2. Paragraaf 2.4 gaat in op ontwikkelingen rond de recreatievaart, zoals vaarroutes.

2.1 Wet- en regelgeving

De regelgeving en het beleid voor het vaarwegbeheer en het nautisch beheer vormen een complex geheel. Daarom hebben we de hoofdpunten voor het gebied van HHSK in deze paragraaf kort samengevat. Elders in deze beleidsuitwerking wordt op specifieke onderdelen nader ingezoomd.

2.1.1 Nationale kaders

Waterwet art. 2.1, lid 1, sub c luidt: 'De toepassing van deze wet is (mede³) gericht op (...) vervulling van maatschappelijke functies door watersystemen'. Eén van deze functies is de scheepvaart/recreatievaart⁴. Waar dat van belang is wordt de recreatievaart dus meegewogen bij keuzes en besluiten over het waterbeheer.

De *Waterwet* vormt tevens de wettelijke basis voor het vaarwegbeheer. De *Invoeringswet waterwet* bepaalt dat de provincies het beheer (de taakverdeling) van regionale/provinciale vaarwegen regelen. Het Rijk beheert het 'hoofdsysteem': de zee, zeearmen en grote rivieren en kanalen.

De *Waterschapswet* bepaalt, naast andere zaken, de bevoegdheden van het waterschap, mede met het oog op het vaarwegbeheer, voor zover dit tot de taken van het waterschap behoort. De kosten van het vaarwegbeheer en het nautisch beheer komen niet zonder meer ten laste van het waterschap en de waterschapsbelastingen. De *Waterschapswet* (art. 98 lid 1; zie ook *Provinciewet* art.146) bepaalt dat de kosten van de uitvoering van de taken die het belang van het beheergebied van het waterschap⁵ redelijkerwijs te boven gaan, aan het waterschap moeten worden vergoed.

De *Scheepvaartverkeerswet* (Svw) vormt de wettelijke basis voor het nautisch beheer. De doelen van het nautisch beheer zijn het bevorderen van een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer en daarnaast het beschermen van oevers, waterbodems en andere voorzieningen tegen schade door het scheepvaartverkeer. Daarvoor ligt uiteraard ook een belangrijke verantwoordelijkheid bij de gebruikers van de vaarwateren (Binnenvaartpolitiereglement art.1.02 lid 2). Het nautisch beheer bestaat hoofdzakelijk uit regelgeving, toezicht en handhaving. Wettelijk moet er een nautisch beheerder zijn vaarwateren, dus ook wateren die niet specifiek als vaarweg (met een vaarwegbeheerder) zijn aangewezen (*Scheepvaartverkeerswet*, art.2).

³ Naast het voorkómen van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste en de bescherming en verbetering van de chemische en ecologische kwaliteit van watersystemen (*Waterwet* art.2.1 lid 1, sub a en b)

⁴ Zie ook het artikel 'Valt scheepvaart onder de doelstellingen van de *Waterwet*?', Mr. Andy Krijgsman, Het Waterschap, juni/augustus 2017, blz.32.

⁵ Op te vatten als functioneel bovenwaterschappelijk, niet territoriaal (Herman Havekes, Unie van Waterschappen)

Op grond van de SvW bepaalt de provincie wie nautisch beheerder is op 'een scheepvaartweg in beheer bij een waterschap'. De nautisch beheerder is onder meer bevoegd tot het nemen van verkeersbesluiten en het plaatsen van verkeerstekens. Het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) bevat regels die zich in de eerste plaats richten tot de gebruikers van het vaarwater. In bijlage 7 en 8 van het Bpr staan de wettelijke verkeerstekens: borden, lichten en betonnen Concrete uitgangspunten voor de toepassing zijn te vinden in De Richtlijnen Scheepvaarttekens van Rijkswaterstaat. In het Besluit Administratieve Bepalingen Scheepvaartverkeer (BABS) staat hoe het bevoegd gezag procedureel moet omgaan met verkeersbesluiten en verkeerstekens.

2.1.2 Provinciale kaders

In art.3 lid 1 van het *Reglement van bestuur voor HHSK* heeft de provincie bepaald dat HHSK tot taak heeft 'de waterstaatkundige verzorging van zijn gebied, voor zover deze taak niet uitdrukkelijk aan andere publiekrechtelijke lichamen is opgedragen'. In art.3 lid 4 van het Reglement draagt de provincie het nautisch beheer op de primaire wateren op aan HHSK, voor zover dit niet bij een andere instantie berust. De primaire wateren zijn de hoofdwatgangen en boezemwateren zoals vastgelegd in de legger van HHSK.

In de *Vaarwegenverordening Zuid-Holland 2015 (Vvzh)* heeft de provincie HHSK en de gemeente Rotterdam aangewezen als vaarwegbeheerder op een aantal wateren binnen het beheergebied (zie KAART 2 bij paragraaf 2.3). De provincie heeft deze routes ontleend aan het landelijke recreatietoervaartnet (<http://waterrecreatienederland.nl/brtn/beleidsvisie-recreatietoervaartnet-brtn/>). Binnen het gebied van HHSK liggen geen beroepsvaarwegen (zie <https://nl.wikipedia.org/wiki/CEMT-klasse>).

De provincie stelt ook de minimale bedieningstijden van bruggen en sluizen in de vaarwegen vast (Vvzh art.9). De bruggen, inclusief de bediening daarvan, behoren tot de verantwoordelijkheid van de wegbeheerders.

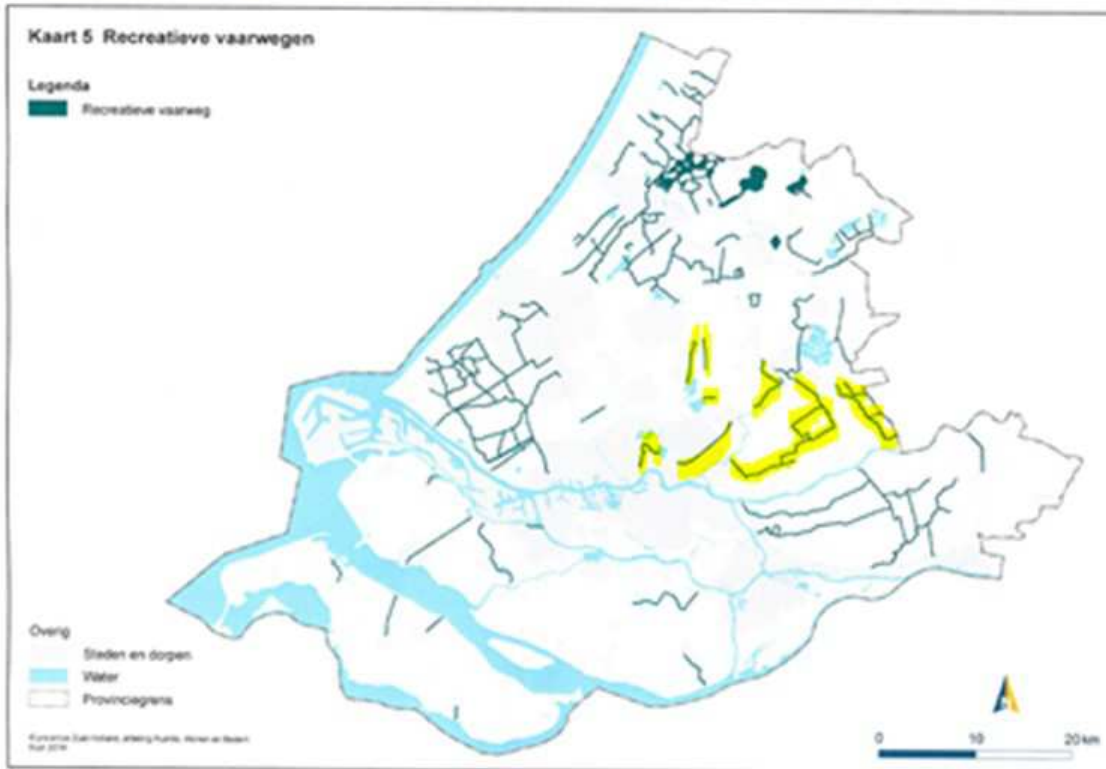
In samenhang met de Vvzh hebben de provincie en HHSK een *overeenkomst* vastgesteld waarin onder meer de vergoeding van de provincie voor de door HHSK te maken meerkosten is geregeld. De afspraken tussen de provincie en de waterschappen worden overeenkomstig de overeenkomst elke vier jaar geëvalueerd en waar nodig bijgesteld.

In de *Uitvoeringsregeling vaarwegprofielen Zuid-Holland 2015* zijn afmetingen voor de vaarwegen vastgelegd. Waar de bestaande afmetingen kleiner zijn moeten die ten minste in stand worden gehouden ('houden wat je hebt'), en kansen worden benut om ze te verruimen.

Naast de regeling in de Vaarwegenverordening heeft de provincie Zuid-Holland in 2014 een aantal lokale/regionale vaarroutes opgenomen in de *Verordening Ruimte* (zie kaart 1). De Verordening verplicht gemeenten om via het ruimtelijke spoor te waarborgen dat de vaargelegenheid op deze routes in stand blijft⁶. De Verordening geeft aan dat de gemeenten eventueel extra vaarwegactiviteiten (meer trajecten en/of meer inspanningen) kunnen ontplooiën. De Verordening Ruimte regelt niet het vaarwegbeheer of nautisch beheer als zodanig.

⁶ De Verordening noemt in de tekst ook de waterschappen, maar doelt daarmee op de reguliere beheertaak van de waterschappen.

Verordening Ruimte 2014; 'overige vaarwegen'



Geel = binnen het gebied van HHSK

KAART 1 'Overige vaarwegen' Verordening Ruimte provincie Zuid-Holland

2.1.3 Regelgeving van HHSK

Overeenkomstig de Waterwet (zie par. 2.1.1) dient de *Keur van HHSK* mede het belang van het vaarwegbeheer. Zo dient de vaarsnelheidsbeperking in de keur (art.3.1, lid 1, k) mede ter bescherming van bodem en oevers van de vaarwegen. Ook art.3.6 Zorgplicht is van belang. Ontheffingsaanvragen worden mede beoordeeld op scheepvaartaspecten (Toelichting Keur HHSK). Waar nodig worden in vergunningen ook bepalingen opgenomen met het oog op het de veiligheid en een vlot verloop van het scheepvaartverkeer (Scheepvaartverkeerswet). HHSK kan mede met het oog op de recreatievaart nadere bepalingen vastleggen in beleidsregels en algemene regels.

Met het oog op de veiligheid op het water en andere belangen (doelen Scheepvaartverkeerswet; nautisch beheer) stelt HHSK waar nodig *verkeersbesluiten* vast. Het *Protocol stremmen vaarwegen* van HHSK (onderdeel van ons Calamiteitenbestrijdingsplan) voorziet in regels en procedures bij stremmingen van de vaarweg om waterstaatkundige redenen (onderhoud, aanleg, ijsgang) en in onvoorziene situaties (bijvoorbeeld obstakels in het water). Stremmingen of beperkingen in verband met activiteiten van derden worden gereguleerd via een vergunning van HHSK, waarin waar nodig ook eisen ten aanzien van informatie en verkeerstekens enzovoorts worden opgenomen.

2.1.4 Kaders van andere instanties

Naast kaders van het Rijk (par.2.1.1) en van de provincie (par.2.1.2) heeft HHSK te maken met de regelgeving en het beleid van andere instanties in het beheergebied. In de eerste plaats zijn dat de gemeenten, vanuit hun taken en bevoegdheden op het gebied van onder andere ruimtelijke ordening, veiligheid en milieu.

De Algemene Plaatselijke Verordening (APV) bevat vaak ook bepalingen met het oog op de scheepvaart. Rotterdam kent een specifieke Havenbeheersverordening⁷. Gemeenten hebben delen van hun taken soms ondergebracht bij gemeenschappelijke regelingen zoals een recreatieschap of de Groenalliantie Midden-Holland.

Het recreatieschap Rottemeren verbiedt in de haar Gebiedsverordening gemotoriseerd varen op alle wateren binnen het recreatieschapsgebied, met uitzondering van de Rotte en de Rottemeren. Het verbod betreft onder meer het Hoge en Lage Bergse Bos, de Bleiswijkse Zoom, de Eendragtspolder, de Zevenhuizerplas, de Willem-Alexander roeibaan c.a. in de Eendragtspolder en de Rotte ten noorden van de A12. Op de Zevenhuizerplas is elektrisch varen wel toegestaan.

2.2 Eigendom en openbaarheid vaarwateren

De eigendomssituatie van de ondergrond is niet bepalend voor de vraag of het water openbaar toegankelijk is. Het water ('de vloeistof') als zodanig is niemands eigendom. Dit zogeheten *res nullius* beginsel houdt in dat iedereen het recht heeft het water in de watergangen te gebruiken, binnen de geldende regels⁸. Een uitzondering hierop zijn sloten tussen particuliere eigendommen.

De gebruikers van het water moeten zorgvuldig en met respect omgaan met andermans eigendommen. Met het oog daarop is het bij nieuwe initiatieven belangrijk om vooraf overleg te plegen met de eigenaren en gebruikers van het water en eventueel de daaraan grenzende terreinen, en/of hen te informeren. Aanleggen of het betreden van het aangrenzende land is niet toegestaan zonder toestemming van de eigenaar of gebruiker. Op grond van de algemene zorgplicht ligt er mede een verantwoordelijkheid bij verhuurders van kano's, campingshouders, verenigingen en watersportbedrijven om hun leden en klanten op deze punten te wijzen.

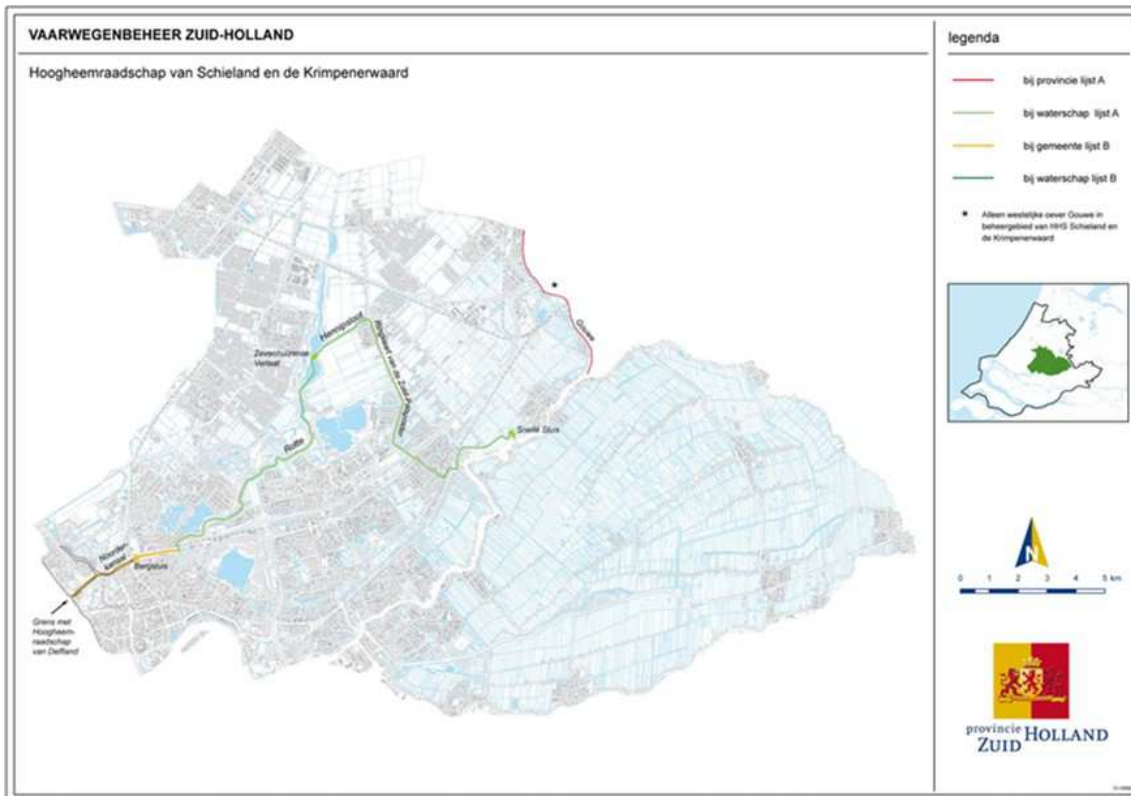
2.3 Taken en verantwoordelijkheden

De verantwoordelijkheid voor - en de risico's van - de recreatievaart liggen in de eerste plaats bij de waterrecreanten zelf en bij de initiatiefnemers (bedrijven, verenigingen, instanties, enzovoorts). In het bijzonder gemeenten en namens hen de recreatieschappen hebben een rol en verantwoordelijkheid voor de recreatie, waaronder de waterrecreatie.

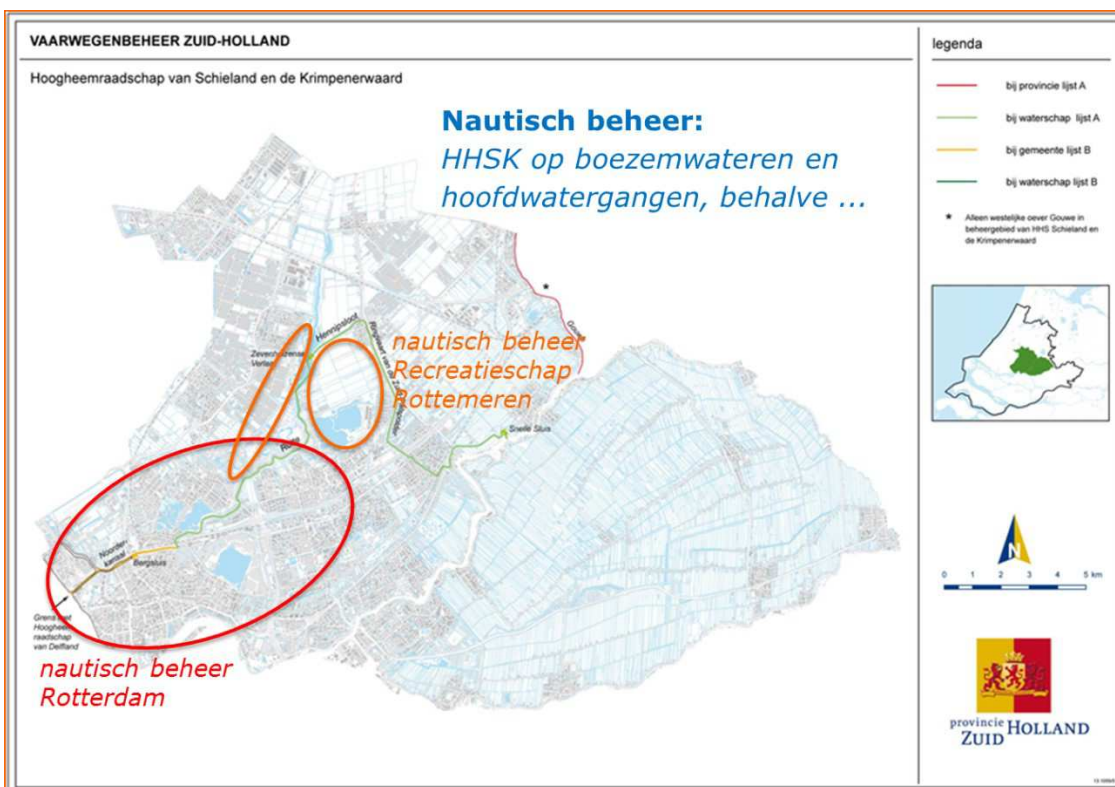
De diverse regelingen uit paragraaf 2.1 resulteren in de hierna volgende taakverdeling ten aanzien van het vaarwegbeheer en het nautisch beheer in en rond het gebied van HHSK. Zie kaart 2 en 3 (blz.11) en *bijlage 2* voor een overzicht. Het beheer en de bediening van bruggen valt onder de verantwoordelijkheid van de wegbeheerder; zie par.2.1.2.

⁷ Zie voetnoot blz.12

⁸ Het kiezen van een *ligplaats* op het water voor commerciële activiteiten (bijv. verkoop) zonder toestemming van de eigenaar valt hier niet onder (Parlevinkerarrest); commerciële activiteiten (verhuur, rondvaart) zijn toegestaan mits niet zonder toestemming wordt aangelegd op of aan andermans eigendom.



KAART 2 - Vaarwegen gebied HHSK (bron: Vaarwegenverordening Zuid-Holland)



KAART 3 - Taakverdeling nautisch beheer gebied HHSK
 (zie de Havenbeheerverordening Rotterdam en de Gebiedsverordening Recreatieschap Rottemeren voor de exacte werkingsgebieden).

2.3.1 Hoofdsysteem

De Nieuwe Maas, de Lek en de Hollandsche IJssel zijn in beheer bij het Rijk (Rijkswaterstaat). Daartoe behoort ook het vaarwegbeheer en het nautisch beheer. Het Rijk onderhoudt niet de 'aansluitingen' tussen de doorgaande vaargeul en de provinciale of regionale vaarwateren, zoals bij de Snelle Sluis, ook al zijn deze gelegen in het hoofdsysteem; Rijkswaterstaat gaat ervan uit dat de 'belanghebbende vaarwegbeheerder' dit regelt.

2.3.2 Door de provincie aangewezen vaarwegen

Binnen het beheergebied van HHSK liggen geen beroepsvaarwegen. In de Vaarwegenverordening Zuid-Holland (Vvzh) is HHSK aangewezen als *vaarwegbeheerder* voor de doorgaande recreatieve vaarweg in de Ringvaart- en Rotteboezem. Deze loopt vanaf de Snelle Sluis bij Moordrecht, via de Ringvaart, de Hennipsloot, het Zevenhuizer verlaat en dan in zuidwestelijke richting over de Rotte tot aan Viersprong in Rotterdam (zie kaart 2). De vaarroute Ringvaart-Rotte- is mede van belang om kleinere scheepvaart te weren van de beroepsvaarweg van de Hollandsche IJssel en de Nieuwe Maas. Het vaarwegbeheer op het Noorderkanaal (Viersprong-Bergsluis) berust bij de gemeente Rotterdam (kaart 2).

Voor het nautisch beheer op deze vaarwegen geldt het volgende:

Gelet op de Havenbeheerverordening Rotterdam en historische afspraken is de gemeente Rotterdam *nautisch beheerder* op het Noorderkanaal en op de Rotte vanaf de Viersprong tot en met de Irenebrug. Het nautisch beheer op de Rotteboezem ten noordoosten van de Irenebrug, inclusief de Rottemeren, berust bij HHSK. Ook het nautisch beheer op de Ringvaartboezem behoort tot de taken van HHSK.

2.3.3 Overige vaarwateren

Op wateren buiten de aangewezen vaarwegen wordt veelal ook gevaren. Voor deze wateren is geen specifieke vaarwegbeheerder aangewezen. Op grond van de Waterwet (zie par.2.1.1) betreft HHSK als waterbeheerder mede de functie voor de (recreatie)vaart bij de afweging ten aanzien van inrichting, beheer en onderhoud, regelgeving en ontheffingen⁹. Ook bij de planvorming van derden en het zogeheten watertoetsproces weegt HHSK deze functie mee.

Het nautisch beheer op de *boezemwateren* (zie ook par.2.3.2) en *hoofdwatergangen* in het gebied berust bij HHSK, voor zover niet 'een andere instantie' als nautisch beheerder moet worden aangemerkt. HHSK is niet als nautisch beheerder aangewezen voor de zogeheten 'overige watergangen' in het gebied (zie par.2.1.2).

Op welke wateren is 'een andere instantie' de nautisch beheerder? (kaart 3)

- De gemeente Rotterdam is nautisch beheerder op *alle wateren* die vallen onder de Havenbeheersverordening van Rotterdam¹⁰. Dat geldt ook voor het Noorderkanaal en voor de Rotte van de Viersprong tot en met de Irenebrug. En ook voor de Bergse Plassen, de Kralingse plas en de singels en waterpartijen binnen het stedelijke gebied.
- Het Recreatieschap Rottemeren is gelet op de Gebiedsverordening nautisch beheerder op alle wateren binnen het schapsgebied, zoals de Zevenhuizerplas en het recreatiegebied in de Eendragtspolder met de Willem-Alexander roeibaan. Het nautisch beheer op de Rotteboezem berust echter bij HHSK (zie par.2.3.2).

⁹ Dit wil uiteraard niet zeggen dat altijd (volledig) rekening kan worden gehouden met dit belang.

¹⁰ Rotterdam heroverweegt de Havenbeheersverordening in 2018/2019; mogelijk gaan de desbetreffende bepalingen dan over naar de APV.

Het opnemen van wateren als recreatieve vaarweg in de Verordening Ruimte Zuid-Holland (zie par.2.1.2) heeft geen rechtstreekse invloed op de status en de verantwoordelijkheden ten aanzien van het vaarwegbeheer en het nautisch beheer. Ook de recreatieve vaarroutes van bijvoorbeeld een recreatieschap zijn daarop niet van invloed; zie hiervoor par.2.4 en 4.7.

2.3.4 Niet-openbaar toegankelijke wateren

Zoals opgemerkt in paragraaf 2.2 worden 'scheislotten' tussen particuliere eigendommen of bedrijven in principe niet aangemerkt als openbaar toegankelijk vaarwater. Voor deze wateren is dan ook geen vaarwegbeheerder of nautisch beheerder aangewezen.

Het afsluiten van dergelijke wateren, bijvoorbeeld door het aanbrengen van een drijfbalk, staat HHSK overigens op grond van de keur niet toe, omdat dit kan leiden tot stagnatie in de wateraan- en afvoer en hinderlijk kan zijn bij het onderhoud.

2.4 Vaarroutes en andere ontwikkelingen

Het belang van de recreatievaart neemt toe, ook binnen het beheergebied van het hoogheemraadschap van Schieland en de Krimpenerwaard (HHSK). Zowel overheden als verenigingen, bedrijven en individuele personen zijn actief op het gebied van waterrecreatie.

Het recreatieschap Rottemeren en de Groenalliantie Midden-Holland hebben binnen het gebied een aantal vaarroutes (knooppuntenroutes) uitgezet, veelal op hoofdwatgangen (zie <http://www.heerlijkbuiten.nl/routes/>). Het uitzetten van dergelijke routes maakt wettelijk geen onderdeel uit van het vaarwegbeheer of het nautisch beheer.

Ook worden soms initiatieven genomen om bestaande wateren beter te ontsluiten en knelpunten voor de recreatievaart op te heffen, om voorzieningen te realiseren (aanleg- en overstapplaatsen, etc.) en om de informatievoorziening te verbeteren. Soms worden plannen of ideeën ontwikkeld voor nieuwe vaarwateren, zoals een verbinding tussen de Rotte, de Oude Rijn en de Vliet. In de volgende hoofdstukken is beschreven hoe HHSK met dergelijke ontwikkelingen omgaat.

3. Doelen en strategie HHSK

3.1 Doelen Waterbeheerplan

Een belangrijke ambitie van HHSK is het centraal stellen van de omgeving. In het onderstaande kader staan enkele passages uit het Waterbeheerplan 2016-2021 die met het oog op de recreatievaart direct of indirect van belang zijn.

Waterbeheerplan HHSK 2016-2021 Met mensen en water **Programma 2 - Voldoende, schoon en aantrekkelijk water**

Ambitie 'De omgeving centraal stellen'

Schieland en de Krimpenerwaard zet de omgeving centraal. (...) Bij het waterbeheer houden we zo goed mogelijk rekening met de recreatieve functies in het gebied; het gebruik van het watersysteem voor andere doeleinden wordt zo veel mogelijk toegestaan.

DOEL 20 We staan open voor meervoudig gebruik van het watersysteem door burgers en bedrijven, waar mogelijk.

We stimuleren een juist gebruik van het watersysteem en reguleren activiteiten die effect hebben op het watersysteem en het grondwater. Bij ongewenste of ontoelaatbare situaties treden we op. (...) Water is voor velen ook een aantrekkelijk onderdeel van de leefomgeving en biedt tal van mogelijkheden, zoals (...) varen. Het hoogheemraadschap ondersteunt zulke vormen van gebruik, op voorwaarde dat ze niet leiden tot (...) een verslechtering van de waterkwaliteit of onevenredig hoge kosten. Op basis van een weging van alle belangen stellen we voorwaarden aan gebruik van het watersysteem.

DOEL 21 We voeren het vaarwegbeheer uit voor enkele regionale vaarwegen

In opdracht van de provincie voert het hoogheemraadschap het vaarwegbeheer uit voor de aangewezen wateren in het beheersgebied. Dat houdt onder meer in: de vaardiepte in stand houden, de oevers beschermen en twee sluizen beheren en bedienen. Zo blijven de recreatieve vaarwegen in stand.

Figuur 1 - Uitgangspunten en ambities Waterbeheerplan

3.2 Kernpunten 'vaarbeleid' HHSK

We vertalen de ambities en doelen uit het Waterbeheerplan (par.3.1) in de onderstaande kernpunten van ons beleid met betrekking tot de recreatievaart:

1. *Een positieve grondhouding*: we staan gebruik van het water door de recreatievaart zoveel mogelijk toe en houden bij het waterbeheer waar mogelijk rekening met de recreatievaart.
2. *Ruimte bieden en belangen beschermen*: we denken mee met initiatieven van derden voor de verder ontwikkeling van de recreatievaart en toetsen deze aan andere met het watersysteem verbonden belangen.
3. *Afstemming en samenwerking*: HHSK streeft naar een heldere taakverdeling en een goede afstemming en samenwerking tussen de partijen die betrokken zijn bij de recreatievaart.
4. *Gebruiksvriendelijkheid*: we zorgen in samenspraak met de andere partijen voor goede, actuele informatie en eventuele andere noodzakelijke voorzieningen.
5. *Duurzaamheid*: we hebben oog voor het milieu in het algemeen, voor de waterkwaliteit in het bijzonder, voor de duurzame instandhouding van het watersysteem en voor een verantwoord gebruik van grondstoffen en materialen.

6. *Doelmatig vaarwegbeheer*: waar het vaarwegbeheer specifiek aan HHSK is opgedragen houden we de vaargelegenheid - binnen de afgesproken kaders - op een doelmatige manier in stand en benutten we waar mogelijk kansen om knelpunten op te lossen.
7. *Doelgericht nautisch beheer*: we stellen verkeersregels vast, plaatsen verkeerstekens en zien toe op de naleving naar rato van de intensiteit van de scheepvaart en de betrokken belangen; de regels en aanwijzingen zijn voor iedereen kenbaar en begrijpelijk.
8. *Verantwoord financieel beheer*, op basis van wettelijke uitgangspunten, doelmatigheid en kosteneffectiviteit (zie Nota Watersystemen HHSK par. 3.3).

3.3 Samenvatting 'vaartaken' HHSK

Op grond van de geschetste kaders (hoofdstuk 2) en de doelen en kernpunten van het beleid van HHSK (paragrafen 3.1 en 3.2) zijn *de rollen en taken van HHSK ten aanzien van de scheepvaart (recreatievaart) in het gebied op hoofdlijnen als volgt*:

Alle vaarwateren: op alle wateren waar 'varen' een relevante maatschappelijk belang vormt *weegt HHSK deze functie mee bij keuzes en besluiten* ten aanzien van regelgeving, inrichting, beheer en onderhoud, de plantoetsing (watertoets) en de vergunningverlening.

Vaarwegbeheer: (kaart 2, blz.11) *HHSK voert de opgedragen vaarwegtaak uit op de aangewezen route* van de Snelle Sluis via de Ringvaart, de Hennipsloot, het Zevenhuizens Verlaat en de Rotte tot aan de Viersprong in Rotterdam (de kruising met het Noorderkanaal).

Nautisch beheer: (kaart 3, blz.11) HHSK is nautisch beheerder op alle boezemwateren en hoofdwateren binnen het gebied, voor zover die niet vallen onder de Havenbeheerverordening van Rotterdam of onder de Gebiedsverordening van het Recreatieschap Rottemeren. *HHSK voert de nautische beheertaak proportioneel uit, dat wil zeggen: in verhouding tot de intensiteit, betrokken belangen en mogelijke risico's*.

In hoofdstuk 4 is het beleid van HHSK ten aanzien van de recreatievaart nader uitgewerkt.

4. Uitwerking

In hoofdstuk 4 zijn de kernpunten van HHSK voor de recreatievaart uit hoofdstuk 3 nader uitgewerkt voor de volgende punten:

- paragraaf 4.1 Afstemming en samenwerking
- paragraaf 4.2 Informatie en communicatie
- paragraaf 4.3 Instandhouding en verbetering vaargelegenheid
- paragraaf 4.4 Onderhoud
- paragraaf 4.5 Veiligheid, regelgeving, toezicht en handhaving
- paragraaf 4.6 Stremmingen en tijdelijke beperkingen
- paragraaf 4.7 Vaarroutes
- paragraaf 4.8 Evenementen
- paragraaf 4.9 Financiering.

4.1 Afstemming en samenwerking

Zoals de inleiding (hoofdstuk 1) zegt: Varen doen we samen! Dat geldt voor de mensen op het water, maar zeker ook voor de betrokken instanties en bedrijven. *Omdat de taken op en om het (vaar-)water berusten bij verschillende instanties in het gebied is het van belang dat er onderling goed wordt afgestemd en samengewerkt.* Als waterbeheerder kan HHSK hiertoe bijvoorbeeld periodiek de desbetreffende instanties en andere partijen (belangenbehartigers, verenigingen, bedrijven) uitnodigen voor overleg.

De bedieningstijden van sluisen en bruggen vormen bij de afstemming een belangrijk aandachtspunt. De provincie stelt vast wat de minimale bedieningstijden zijn op de doorgaande vaarwegen (par.2.1.2) en ziet erop toe dat de bruggen (veelal door gemeenten) en de sluisen conform deze regels worden bediend. De bediening van sluisen en bruggen in overige vaarwateren berust bij de instanties die deze objecten beheren of in eigendom hebben. HHSK streeft met de andere partijen naar een goede afstemming tussen de bediening van de sluisen en bruggen op de vaarwateren in het gebied.

HHSK stemt waar nodig ook af met de andere Zuid-Hollandse waterschappen en met de provincie Zuid-Holland over het beleid en de regelingen rond de recreatievaart, het vaarwegbeheer en nautisch beheer. We streven ernaar dat dit regionaal zoveel mogelijk eenduidig wordt geregeld.

4.2 Informatie en communicatie

Op vaarwegen en, voor zover van belang, op overige vaarwateren, streeft HHSK naar doelmatige informatie over de toegankelijkheid voor de recreatievaart, over eventuele stremmingen of beperkingen en over de bediening van sluisen. Waar wij nautisch beheerder zijn streven wij naar duidelijkheid over de geldende regels op het water. Daarmee ondersteunen wij een plezierig en veilig gebruik en een verantwoord gedrag op en om het water. Informatie over vaarroutes (par.4.7) en evenementen (par.4.8) en het bevorderen van de recreatievaart is in de eerste plaats aan de initiatiefnemers daarvan. Verenigingen en bedrijven (havens, zeilscholen, bootverhuurders) hebben een verantwoordelijkheid om hun leden en klanten te informeren.

HHSK stemt de informatie en communicatie af met andere betrokken partijen en werkt waar mogelijk samen. We streven ernaar dat de informatie toereikend is, begrijpelijk en goed te vinden. Hiervoor kunnen verschillende middelen worden ingezet, zoals:

- Informatiepanelen bij sluizen en bruggen.
- Mondelinge informatie via sluis- en brugwachters en toezichthouders.
- Verkeerstekens (zie par.4.5).
- Informatie over stremmingen e.d. via het Watermanagementcentrum Nederland van Rijkswaterstaat (www.vaarweginformatie.nl; zie ook par.4.6).
- Bewegwijzing, folders, routekaarten (vgl. par.4.7).
- De websites van HHSK, gemeenten, recreatieschappen en anderen, met links naar relevante informatie op elkaars of andere relevante websites.
- De 'Samenwerkingskaart' van de provincie in samenwerking met Waterrecreatie Nederland.
- De ANWB waterkaarten, Wateralmanak en Knooppuntenboekjes.

Welke middelen we inzetten bepalen we op basis van de belangen, risico's en behoeften, en in overleg of samenwerking met andere partijen.

4.3 Instandhouding en verbetering vaargelegenheid

HHSK toetst voorzieningen en ingrepen in vaarwateren mede aan het belang van de recreatievaart (zie par.2.1.3 en 2.3.3). Dit geldt bijvoorbeeld voor het aanleggen of vervangen van een duiker of een brug, het plaatsen van een stuw of het dempen van een watergang. Dit geldt ook voor ingrepen door HHSK zelf. Het betekent niet dat altijd volledig rekening kan worden gehouden met de recreatievaart, maar wel dat we dit belang waar nodig meewegen. De uitkomst hangt af van de aard en intensiteit van de recreatievaart, de verhouding tussen de betrokken belangen, de maatschappelijke kosten en baten, de financiering en de eventuele beschikbaarheid van alternatieve vaarverbindingen. Er kunnen ook mitigerende maatregelen worden overwogen, zoals het aanbrengen van kano-overdraagvoorzieningen. *We streven ernaar om hiervoor, in samenspraak met de andere partijen in het gebied, duidelijke kaders te ontwikkelen*, zodat niet voor elk individueel geval opnieuw een volledige afweging hoeft te worden gemaakt.

Op de vaarwegen waar HHSK is aangewezen als vaarwegbeheerder (de route Ringvaart/ Hennipsloot/ Rotte, kaart 2) zien wij erop toe dat de vaargelegenheid in stand blijft. Daartoe worden maatregelen en voorzieningen – naast de keur en de legger van HHSK - getoetst aan de Vaarwegenverordening Zuid-Holland met de bijbehorende Uitvoeringsregeling vaarwegprofielen (zie par.2.1.2). Onder meer op een groot deel van de Ringvaart zijn de bestaande breedte, diepte en doorvaarthoogte geringer dan deze profielen. Het uitgangspunt is daar 'houden wat je hebt', overeenkomstig art.3 lid 1 van de Uitvoeringsregeling Vaarwegprofielen. *Waar de gelegenheid zich voordoet*, bijvoorbeeld bij ruimtelijke ontwikkelingen of bij het vervangen van bruggen, *bevorderen wij dat de situatie meer in overeenstemming wordt gebracht met de vastgelegde afmetingen*. Bij nieuwe werken die afwijken van de afmetingen volgens de Uitvoeringsregeling beslissen Gedeputeerde Staten van de provincie Zuid-Holland (Uitvoeringsregeling Vaarwegprofielen art.3 lid 2); dit geldt niet voor tijdelijke voorzieningen (par.4.6).

De verantwoordelijkheid voor het verbeteren van bestaande vaarwegen, het realiseren van nieuwe vaarwegen, et cetera ligt in de eerste plaats bij de initiatiefnemer(s). HHSK adviseert en toetst de plannen mede op de mogelijke gevolgen voor het waterbeheer zoals de wateraan- en afvoer, de waterkwaliteit, waterveiligheid (waterkeringen!), vaarwegbeheer, kosten, lange termijn effecten, en de veiligheid voor de recreatievaart (nautisch beheer). Vanuit onze taken en bevoegdheden stellen we de nodige eisen en randvoorwaarden, mede in het belang van de recreatievaart zelf. Het is dus belangrijk dat initiatiefnemers vroegtijdig overleggen met HHSK en met andere instanties.

4.4 Onderhoud

HHSK houdt de doorgaande vaarweg via de Ringvaart, de Hennipsloot en de Rotte (kaart 2, blz.11) als zodanig in stand. We maken bij het onderhoud ook de afweging met andere belangen, waaronder de wateraan- en afvoer, de waterkwaliteit en -ecologie. Om die laatste reden houden wij bijvoorbeeld niet de hele Ringvaart vrij van waterplanten, maar maaien wij een bevaarbare strook van voldoende breedte. De Ringvaart c.a. en de Rotte zijn aangemerkt als KRW-waterlichamen, zodat het onderhoud ook vanuit de daaraan gekoppelde doelstellingen verantwoord moet zijn. Als de toegangseu naar de Snelle Sluis in de Hollandse IJssel moet worden gebaggerd worden over de financiering op projectbasis afspraken gemaakt met de provincie. De werkzaamheden worden afgestemd met Rijkswaterstaat.

Op de overige vaarwateren in het gebied bezien we in hoeverre we bij het beheer en onderhoud mede rekening kunnen houden met de recreatievaart. Denk bijvoorbeeld aan de vaarroutes (par.4.7) en de aansluitingen op deze routes vanuit de woonkernen. De mogelijkheden om hiermee rekening te houden zijn mede afhankelijk van afspraken met andere partijen over de extra kosten (vgl. par.4.9). Waar door de waterplanten niet of beperkt kan worden gevaren streven we ernaar om dit bekend te maken (par.4.2).

4.5 Veiligheid, regelgeving, toezicht en handhaving

De 'schipper' is op grond van het Binnenvaartpolitiereglement in de eerste plaats zelf verantwoordelijk voor een veilig en verantwoord gedrag op het water (Bpr art.1.04). De schipper moet zich houden aan de regels van het Binnenvaartpolitiereglement en andere regels en besluiten. Daarnaast kunnen regels en besluiten gelden uit anderen hoofde, zoals de keur van HHSK (o.a. maximum vaarsnelheid 6 km/uur) en milieu wet- en regelgeving (verontreiniging wateren, geluid, etc.).

Als nautisch beheerder neemt HHSK waar nodig verkeersbesluiten en plaatst HHSK verkeerstekens (bebording en andere signalen) voor een veilig en een vlot verloop van het scheepvaartverkeer. Ook stellen wij als waterbeheerder, nautisch beheerder en/of vaarwegbeheerder waar nodig eisen aan activiteiten en voorzieningen van derden. We stemmen de regelgeving en het toezicht af op de situatie en op de aard en intensiteit van het scheepvaartverkeer en maken daarbij een onderscheid tussen actief en reactief nautisch beheer.

Onder actief nautisch beheer verstaan wij:

- Het vaststellen van de nodige verkeersbesluiten (snelheid e.a.) en het plaatsen van verkeerstekens (borden, lichten).
- Het stellen van eisen aan voorzieningen van derden (bijv. verkeerstekens bij bruggen).
- Markering, bebording en informatie bij incidenten en stremmingen (par.4.6).
- Toezicht en handhaving in het vaarseizoen (proportioneel; zichtbaar zijn; daarnaast reageren op ernstige meldingen of incidenten).
- Informatievoorziening: zie par.4.2.

We passen een (lichte vorm van) actief nautisch beheer toe:

- op de doorgaande vaarwegen waar HHSK tevens vaarwegbeheerder is (kaart 2);
- op de oostelijke tak van de Ringvaart bij Moordrecht en Gouda;
- op de Rottemeren en op de Rotte tussen de Irenebrug en de A12¹¹.

Een reactieve vorm van nautisch beheer passen wij toe op alle andere vaarwateren waar HHSK nautisch beheerder is. Dit houdt in dat we hier alleen in actie komen waar daar in de praktijk aanleiding voor ontstaat, bijvoorbeeld in de vorm van incidenten of meldingen.

De regelgeving en verkeersbesluiten stemmen we af met de betrokken instanties. *Bij toezicht en handhaving werken we zoveel mogelijk samen met de gemeenten, de politie en andere instanties zoals recreatieschappen.* Op deze manier kunnen taken en bevoegdheden met betrekking tot de leefomgeving (waterbeheer, recreatie, milieu, openbare orde, etc.) doelmatig worden gecombineerd.

4.6 Stremmingen en tijdelijke beperkingen

We streven ernaar om stremmingen en beperkingen voor de recreatievaart tijdens het vaarseizoen zoveel mogelijk te voorkomen, in het bijzonder in het hoogseizoen, in de weekenden en op feestdagen.

Activiteiten en omstandigheden kunnen aanleiding geven tot een tijdelijke stremming of beperking van de vaargelegenheid. Bijvoorbeeld bouw- of onderhoudswerkzaamheden, evenementen (par.4.8), calamiteiten (verontreiniging, gezonken schip, auto te water), uitzonderlijke weersomstandigheden, ijsgang. Het kan gaan om een volledige stremming van de vaargelegenheid of om een tijdelijke beperking van bijvoorbeeld de vaarbreedte, de momenten waarop de vaarweg kan worden gebruikt of de bediening van sluizen en bruggen. Voor stremmingen als gevolg van vastgevaren of gezonken schepen, verloren lading, enzovoorts zijn specifieke bepalingen opgenomen in het Binnenvaart-politiereglement, onder andere in art. 1.17 en 1.18.

Stremmingen en beperking van (vaar-)wateren vallen daarnaast onder de keur van HHSK. Ook de verordeningen van gemeenten of andere instanties kunnen hierover bepalingen bevatten (par.2.1.4).

Voor stremmingen op initiatief van HHSK geldt het Protocol stremmen vaarwegen (zie par.2.1.3). Het protocol richt zich zowel op het belang van de scheepvaart als op het waterstaatkundige belang (Protocol, art.1.1). Het protocol geldt voor alle wateren waar HHSK nautisch beheerder is. Daaronder vallen ook de wateren waar HHSK is aangewezen als vaarwegbeheerder. Het Protocol geeft onder meer richtlijnen voor de informatievoorziening, zowel ter plaatse als via de Waterkamer, et cetera.

¹¹ Op de oostelijke tak van de Ringvaart en de Rottemeren c.a. vanwege de directe verbinding met de doorgaande vaarwegen, vanwege de relatieve drukte en vanwege voorkomende klachten en meldingen.

De toe te passen maatregelen hangen mede af van de status van het vaarwater, het seizoen, de intensiteit, aard en afmetingen van het vaarverkeer, en de beschikbaarheid van alternatieve routes of andere oplossingen. HHSK informeert de Waterkamer en eventuele andere rechtstreeks belanghebbende partijen/gebruikers van het vaarwater.

Voor stremmingen ten gevolge van activiteiten van derden passen we het Protocol stremmen vaarwegen zoveel mogelijk op overeenkomstige wijze toe. De verantwoordelijkheid voor voldoende voorzieningen, verkeerstekens (borden, lichten) en informatie voor de scheepvaart ligt in de eerste plaats bij de initiatiefnemer/veroorzaker. Waar HHSK bevoegd gezag is stellen we de nodige eisen aan het minimaal in stand te houden vaarwegprofiel, de lengte en beloop van de beperkte route (strekking, bochten), de overzichtelijkheid, de duur van de stremming en de frequentie en tijdstippen waarop het scheepvaartverkeer ten minste moet worden doorgelaten, aan bijkomende voorzieningen, verkeerstekens, informatie en communicatie, etc. Waar nodig informeren wij de Waterkamer en andere instanties of gebruikers van het vaarwater.

4.7 Vaarroutes

Recreatieschappen en andere instanties ontwikkelen en beheren verschillende vaarroutes in het beheergebied van HHSK. In veel gevallen wordt een onderscheid gemaakt tussen routes voor diverse doelgroepen, zoals kano's, sloepen en kleine kajuitjachten. De routes lopen vaak via wateren die niet specifiek als vaarweg zijn aangewezen (zie par.2.3.3 Overige vaarwateren). De routes worden gemarkeerd met bordjes langs het water en/of er worden routekaarten uitgegeven. Zie bijvoorbeeld <http://www.heerlijkbuiten.nl/routes>.

De initiatiefnemers en beheerders van vaarroutes moeten rekening houden met mogelijke risico's voor de gebruikers en mogelijke gevolgen voor andere partijen en belangen, en daarnaar handelen. Belangrijke aandachtspunten vanuit het waterbeheer zijn risico's voor de waterrecreanten door hoge stroomsnelheden bij gemalen of stuwen, en mogelijke schade aan oevers, waterkeringen, ander voorzieningen, flora en fauna, etc. *Met het oog hierop en met het oog op beheer en onderhoud (par.4.4) is het van belang dat HHSK en andere instanties tijdig worden betrokken bij de ontwikkeling van de routes.*

HHSK stelt de beschikbare kennis en informatie graag beschikbaar en denkt mee over een goede invulling. Voor voorzieningen zoals bewegwijzering, informatiepanelen, aanlegvoorzieningen, etc. geldt een meldplicht of vergunningplicht op grond van de keur van HHSK. De initiatiefnemer moet waar nodig ook afstemmen met de eigenaren en gebruikers van het water en de oevers (zie ook par.2.3).

De aanwezigheid van een vaarroute heeft geen invloed op de taakverdeling tussen de instanties, tenzij daarover nadere afspraken worden gemaakt, bijvoorbeeld met betrekking tot het onderhoud (par.4.4).

4.8 Evenementen

Voorbeelden evenementen: Rotterdam Swim; roeiwedstrijden; toertochten per sloep of kano; zeil- en windsurf wedstrijden; gondelvaarten, drijvende vuurwerkshows en concerten; viswedstrijden uit bootjes.

Voor evenementen op en om het water geldt met het oog op de scheepvaart een meldplicht of vergunningplicht op grond van het Binnenvaartpolitiereglement.

Binnenvaartpolitiereglement

Art. 1.23 Melden van en toestemming voor evenementen en andere gebeurtenissen

1. *Het is 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 tijdig tevoren bij de bevoegde autoriteit te melden.*
2. *Indien een gebeurtenis als bedoeld in het eerste lid de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar kan brengen, is het verboden deze zonder toestemming van de bevoegde autoriteit te doen plaats hebben. Aan een toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.*
3. *Het is verboden een evenement, waarbij zich personen anders dan op een schip te water bevinden en waardoor hinder of gevaar voor het scheepvaartverkeer kan ontstaan, zonder toestemming van de bevoegde autoriteit te doen plaats hebben. Aan een toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.*

De 'bevoegde autoriteit' hierbij is de nautisch beheerder. Zie voor stremmingen en beperkingen ook par.4.6. HHSK kan daarnaast regulerend optreden als waterbeheerder, met het oog op de waterkwaliteit, de wateraan- en afvoer en de waterveiligheid.

4.9 Financiering

HHSK streeft naar een doelmatige en (kosten-)effectieve uitvoering van haar activiteiten met betrekking tot de recreatievaart. In paragraaf 2.1.1 Nationale kaders is kort omschreven wat de wettelijke uitgangspunten zijn voor de financiering van het vaarwegbeheer en het nautisch beheer. *Voor zover de kosten de functionele taken van het waterschap te boven gaan moeten ze uit andere bronnen worden gefinancierd.*

Voor plannen, activiteiten en 'extra' wensen van derden geldt het kostenveroorzakingsbeginsel. Dit houdt in dat de meerkosten ten laste komen van de initiatiefnemer. Voor zover de ontwikkelingen bijdragen aan de taken en doelen van HHSK kunnen wij overwegen om daaraan financieel en/of als partner deel te nemen. Zie ook paragraaf 3.3 van de Nota Watersystemen HHSK.

Afspraken over de (meer-)kosten van het *vaarwegbeheer* op de doorgaande route Ringvaart-Hennipsloot-Rotte (kaart 2) zijn vastgelegd in een overeenkomst tussen de provincie en HHSK. Wij voeren de desbetreffende taken uit binnen de overeenkomen afspraken en vergoedingen.

Voor het *nautisch beheer* zijn geen vergoedingen afgesproken. Vooralsnog voert HHSK deze taken op een sobere, proportionele wijze uit (zie par.4.5). We betrekken de kosten van het nautisch beheer bij de geregelde evaluatie van de overeenkomst inzake het vaarwegbeheer met de provincie.

Bijlage 1 - Begrippen

BRTN-vaarwegen: de vaarwegen die deel uitmaken van de Basisvisie Recreatie-Toervaart Nederland (<http://waterrecreatienederland.nl/brtn/brtn2015-2020>). Binnen het gebied van HHSK zijn deze vaarwegen opgenomen in de Vaarwegenverordening Zuid-Holland.

Nautisch beheer: de regeling van het verkeer op water, welk beheer is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet en daarop gebaseerde uitvoeringsbesluiten (Vaarwegenverordening Zuid-Holland, art.1 sub g).

Overige vaarwateren: de *vaarwateren* in het gebied van HHSK die niet specifiek als *vaarweg* zijn benoemd in de Vaarwegenverordening Zuid-Holland.

Overige vaarwegen: onder deze term heeft de provincie een aantal *overige vaarwateren* benoemd in de provinciale Verordening Ruimte. Deze regeling heeft geen rechtstreekse gevolgen voor de regeling van het *vaarwegbeheer* of het *nautisch beheer* (zie ook par.2.1.2. en kaart 1 van de Beleidsuitwerking Varen HHSK).

Recreatievaart: de varende gebruikers van de wateren in het gebied, inclusief eventuele andere dan recreatieve (beroepsvissers, aannemerij, rondvaarten, etc.).

Scheepvaart: zie *recreatievaart*

Scheepvaartwegen: zie *vaarwateren*

Vaarroutes: wateren waarop door middel van bebording of het publiceren van routekaarten/beschrijvingen een doorgaand of rondgaand traject voor de recreatievaart of voor bepaalde doelgroepen (kano's, sloepen, etc.) is uitgezet.

Vaarseizoen: periode van het jaar met veel recreatievaart (BRTN: 1 april tot 31 oktober).

Vaarwateren: alle voor het openbaar scheepvaartverkeer openstaande wateren (vgl. Scheepvaartverkeerswet art.1, d: 'scheepvaartwegen').

Vaarwegbeheer: de overheidszorg gericht op de instandhouding, bruikbaarheid en bescherming van een *vaarweg* en bijbehorende werken (Vaarwegenverordening Zuid-Holland art.1 sub p).

Vaarwegen: wateren die specifiek als zodanig zijn aangewezen in de Vaarwegenverordening Zuid-Holland, en wateren die het Rijk als vaarweg beheert (Hollandse IJssel, Lek, etc.).

Bijlage 2 – Taakverdeling vaarwegbeheer en nautisch beheer

Welke wateren:	Actief vaarwegbeheer¹²	Nautisch beheer <i>HHSK (A) = actief</i> <i>HHSK (R) = reactief</i>
<i>Ringvaartboezem:</i>		
Ringvaart Snelle Sluis-Hennipsloot	HHSK, incl. sluis	HHSK (A)
Ringvaart Snelle Sluis-Moordrecht e.v. ('oosttak Ringvaart')	n.v.t.	HHSK (A)
Hennipsloot incl. Zevenhuizens Verlaat	HHSK	HHSK (A)
Ringvaart PPA in Rotterdam	n.v.t.	Rotterdam
Overige takken Ringvaartboezem	n.v.t.	HHSK (R)
<i>Rotteboezem:</i>		
Rotte van Zevenhuizens Verlaat-Irenebrug	HHSK*	HHSK (A)
Rotte noordzijde Irenebrug-Viersprong	HHSK*	Rotterdam
Noorderkanaal incl. Bergsluis	Rotterdam	Rotterdam
Overige takken Rotteboezem**	n.v.t.	Rotterdam
<i>Andere wateren:</i>		
Voorboezem (Buizengat-Leuvehaven c.a.)	Rotterdam	Rotterdam
Bergse Plassen	n.v.t. (sluis: R'dam)	Rotterdam
Kralingse plas	n.v.t. (sluis: R'dam)	Rotterdam
Zevenhuizer plas binnen gemeente Zuidplas	n.v.t.	Recreatieschap Rotterdam
Zevenhuizer plas gem. Rotterdam (oost)	n.v.t.	Rotterdam
Willem-Alexander roeibaan c.a.	n.v.t.	Recreatieschap Rotterdam
Rottezoom, Hoge en Lage Bergse Bos c.a.	n.v.t.	Recreatieschap Rotterdam
Singels en andere stadswateren R'dam	n.v.t.	Rotterdam
Stolwijkersluis	n.v.t. ¹³	HHSK (R)
Resterende hoofdwatertgangen gebied HHSK	n.v.t.	HHSK (R)
Overige wateren gebied HHSK (geen boezemwater of hoofdwatertgang)	n.v.t.	n.v.t.

* Alleen de doorgaande route conform de Vaarwegenverordening Zuid-Holland

** De Binnenrotte c.a., de Boezem en het Toevoerkanaal

¹² Op grond van Vaarwegenverordening Zuid-Holland.

¹³ HHSK onderhoudt de sluis, de gemeente Gouda verzorgt de bediening.

Colofon

Titel	: Beleidsuitwerking Varen HHSK
Taakveld/afdeling	: Watersystemen
Status	: Definitief
Versie	: 1.0
Datum	: 6 december 2018
D&H besluitdatum	: 11 september 2018
Vv-besluitdatum	: n.v.t. (ter kennisname: 28 november 2018)
Datum inwerkingtreding	: 1 januari 2019
Publicatie	: Waterschapsblad en regelingenbank op Overheid.nl
Registratienummer	: 2018.02581