

VERSLAG

- Project** : Veiliger Kruisen Amsterdam-Rijnkanaal voor de Recreatievaart
- Betreft** : Versnellingskamer waterrecreatie met belanghebbenden
- Datum / plaats** : 20 oktober 2015, De Glazen Ruimte, Straatweg 1B, Maarssen.
- Aanwezig** : Ko Droogers (ANWB, Algemeen Ledenbelang);
Margo van der Tol (woonbootbewoonster Nieuwe Wetering-Oost);
Gijs Bisschops (Boei 26);
Diederik Korse (gemeente Woerden, in privé lid van een WSV);
Rowena van der Maat (Waterrecreatie Nederland, project Varen Doe je Samen);
Ad Huizing (gemeente Wijdemeeren);
Monique Kölliker (provincie Noord-Holland, progr. Waterrecreatievisie Noord-Holland);
Frank Waarsenburg (RWS Midden-Nederland, District Zuid);
Kees Hageman (gemeente Stichtse Vecht);
Andries de Weerd (BLN-Koninklijke Schuttevaer);
Klaas-Jan ter Stege (BLN-Koninklijke Schuttevaer);
Jolanda Bonnema (Bonnema Watersport);
Henk van de Hoef (Watersportverbond);
Ton Vendrig (Watersportverbond);
Sander Kwakkernaat en Gerard Agterberg (Programmabureau Groene Hart).
- Notulen** : Gerard Agterberg en Sander Kwakkernaat (PBGH).
- Datum** : 11 november 2015

1. Opening, doel bijeenkomst, voorstelronde (Gerard Agterberg)

Een veilige oversteek van het ARK voor recreatievaart tussen Utrecht en Amsterdam is belangrijk voor de recreatievaargebieden ten Oosten en Westen van het ARK. PBGH heeft in opdracht van de stuurgroep Groene Hart op zich genomen om te kijken hoe groot het onveiligheidsprobleem is, welk belang hier aan wordt gehecht en welke oplossingen om de veiligheid te verbeteren haalbaar zijn. Na een inventariserende en verkennende fase met alle relevante overheden rondom het ARK, wil PBGH in deze versnellingskamer graag horen van de recreatievaart-markt en belangenpartijen hoe zij aankijken tegen veiligheid van kruisen van het ARK en verbinden van recreatiegebieden.

2. Situatieschets recreatievaart op het ARK (Sander Kwakkernaat)

Sander Kwakkernaat schetst kort de situatie op het ARK in het Groene Hart, tussen Driemond en Nieuwegein. Het ARK is een snelweg voor de beroepsvaart, maar heeft ook een BRTN-status voor de recreatievaart. Het aantal vrachtschepen is jaarlijks redelijk stabiel, maar grootte neemt toe. Ook wordt het ARK aangepast om nog grotere schepen te accommoderen. Het aantal kruisende recreatievaartuigen bij Driemond en Nieuwersluis schommelt door de jaren heen. Bij Driemond tegen de 30.000 per jaar en bij Nieuwersluis rond de 4.000. Woonbootbewoners langs de Nieuwe Wetering Oost in Nieuwersluis signaleren dat sinds de introductie van het sloepennetwerk er meer sloepen oversteken.

Reacties:

- Gevraagd wordt naar betekenis BRTN: is beleidsvisie recreatie toervaartnet. Voor toelichting op de verschillende klassen zie de website van Waterrecreatie Nederland:

<http://waterrecreatienederland.nl/themas-projecten/landelijk-routenetwerk/beleidsvisie-recreatietoervaartnet-brtn/>.



- Stichtse Vecht: S.v.p. zie de problematiek van op het ARK niet los van een project als OV-SAAL met Vechtbrug Weesp: belemmering Staande Mastroute over de Vecht, waardoor hoge schepen uitwijken naar het ARK;
- KNWV: Betrek ook de Muidertrekvaart in de scope: voor de verbindingen tussen Amsterdam en het Gooi is de Muidertrekvaart belangrijk. Betrek ook de kruisingen Overdiem in de scope: die sluit Amsterdam aan op IJburg en de Randmeren;
- Stichtse Vecht: Laat passage Kerkvaart / Dannegracht buiten de scope: deze wordt in de praktijk al lang niet meer gebruikt (mede brugopening bij drukke provinciale weg). De gemeente Stichtse Vecht heeft besloten af te zien van deze vaarweg als verbinding.

3. Project “Veiliger kruisen ARK voor de recreatievaart” (Sander Kwakkernaat)

Sander Kwakkernaat schetst de stappen die de afgelopen anderhalf jaar in het project zijn ondernomen. In het laatste bestuurlijk overleg op 1

april 2015 met de overheden (RWS MN, provincies Noord-Holland en Utrecht, waterschappen AGV en HDSR en gemeenten Amsterdam, Weesp, Stichtse Vecht en Utrecht) hebben bestuurders gevraagd om een nadere verkenning van de wettelijke taken, verantwoordelijkheden en beleidsambities van deze overheden m.b.t veiligheid en verbinden, alvorens volgende stappen te zetten richting belangenpartijen en maatregelen. De verkenning wordt eind dit jaar besproken. Huidige versnellingskamer wijkt door omstandigheden noodgedwongen af van de afgesproken volgorde van stappen op 1 april 2015.

Reacties:

- Wat is het kaderdocument en wanneer is het beschikbaar. Het is beschikbaar na het bestuurlijk overleg dat nog moet plaatsvinden.

4. Zonder oversteken geen netwerken (Henk van de Hoef)

Henk van de Hoef houdt een pleidooi om ambitieuze oplossingen niet uit de weg te gaan. Hij pleit ervoor visie gestuurd te werken, met een integrale visie op het grotere recreatievaarnetwerk rondom het ARK; integratie van doelen op gebied van recreatie, stedenbouw, cultuurhistorie, EHS etc. Hij illustreert dit aan de hand van het Falkirk Wheel in Schotland. Dit heeft veel geld gekost maar is nu een toeristische trekpleister. Zie Youtube filmpje https://youtu.be/_tBH9SE-Kw8. Hij is er geen voorstander van het project op te pakken als een bundeling van kleine maatregelen per kruising. Zijn idee is de TU Delft hier onderzoek naar te laten verrichten.

Per kruising geeft hij het volgende aan:

- Kruising De Dieme heeft poortfunctie van IJburg naar Amsterdam;

- Kruising Driemond moet een functie krijgen binnen de Metropoolregio Amsterdam, verbindt Amsterdam met Oostelijke Vechtplassen;
- Raakpunten, zoals bij Nigtevecht, vooral van nut voor grotere recreatieschepen;
- Denk bij Nigtevecht aan een sluis-brug combinatie naast de geplande fietsbrug;
- Nieuwersluis lijkt de ideale plek voor een Falkirk-wheel achtig idee;
- Kruising Danne: laat gemeente Stichtse Vecht deze watergang open houden en niet verloederen;
- Muntsluis is geen oversteek
- Leidse Rijn rechtdoor: niet afschrijven, heeft grote potentie voor verbinding met centrumontwikkeling Utrecht (openen Catharijnesingel);
- Noorder- Zuidersluis: hier organisatorische maatregelen voor nog optimaler oversteek..

5. Benadering vanuit gebruikers (Ko Droogers)

Waterrecreatie is een economisch factor van belang. Ook in aantallen zijn er veel mensen die op en om het water recreëren. Projecteer je de Friese Meren op het gebied van de Hollandse Plassen dan wordt zichtbaar hoe groot het Utrechts Hollands plassengebied eigenlijk is. Ko onderstreept het belang van het aantakken van het Groene Hart met de stad Utrecht.

Mogelijke maatregelen die de veiligheid kunnen vergroten: varend dok; begeleide vaart; infosystemen (DRIP's); uitbreiding radardekking; AIL; geen oversteek (in het uiterste geval). Informatievoorziening voor oversteek in de Maasmond bij Hoek van Holland is een interessant instrument.

Per kruising geeft hij het volgende aan:

- Kruising Driemond: redelijk veilig; brugwachter kan meer doen aan info-voorziening en begeleiding;
- Kruising Nieuwersluis: is al een stuk veiliger sinds aanleg nieuwe spoorlijn;
- Kruising Breukelen: met sloepen kun je best oversteken; doorvaren op de Grote Heicop is een prachtige route;
- Kruising Leidse Rijn rechtdoor: is wens, maar via de Muntsluis is wellicht realistischer;
- Kruising Noorder- Zuidersluis: is OK.



6. Varen Doe je Samen (Rowena van der Maat)

Rowena van der Maat presenteert het succesvolle project "Varen doe je samen", een aanpak om d.m.v. voorlichting risico's te beperken waar beroeps- en pleziervaart in elkaars vaarwater zitten. Het project, getrokken door Waterrecreatie Nederland, is opgezet door een aantal overheden en meerdere belangenorganisaties uit de (recreatie)vaarsector. Voor een aantal watergangen met potentieel gevaarlijke kruisingen zijn Knooppuntenboekjes ontwikkeld (ook voor ARK), met instructies voor veilig oversteken. De informatie is ook beschikbaar via een app en de website. Informatievoorziening wordt breed aangepakt van

websites, apps, tot folders op strategische plaatsen, billboards, filmpjes, aanwezigheid op beurzen. In 2015 tot 2020 richt VDJS zich op: technische preventie, reisvoorbereiding, veiligheid op het water en 'lessons learnt'.

Issues die zij aanstipt:

- Voor veel recreatievaart (korter dan 15m en langzamer dan 20 m/u) is geen vaarbewijs verplicht. Dat is een grote groep.
- Toename in gemotoriseerde recreatievaart; gepaard gaand met toenemend aantal onervaren en ongediplomeerde schippers; toenemend gevoel van onveiligheid en bijna ongelukken;
- Versnipperde registratie van incidenten;
- Belangrijk aandachtspunt voor VDJS is het vinden van oplossingen voor de discrepantie tussen duidelijke (instructie)borden en voldoen aan de BPR-richtlijnen voor verkeersborden.

7. Discussie

Hoe kijken partijen tegen de verbindingswens aan?

- KNWV: denk grootschalig. Denk in termen van netwerken en gebieden verbinden.
- ANWB: er is een masterplan nodig voor een goed functionerend vaarnetwerk. Houden wat je hebt is uitgangspunt.
- Boei 26: verbinden van vaargebieden is belangrijk om de recreant een groter en interessanter vaargebied te bezorgen.
- Bonnema Watersport: meerdaagse routes worden steeds belangrijker. Sloepvaarders zijn uitgekeken op korte routes. Ze ontwikkelt momenteel een B&B route vanuit Loosdrecht met ARK oversteken bij Driemond en dan via Nieuwersluis terug. Deze laatste kruising nemen van west naar oost is veel veiliger dan omgekeerd.

Hoe kijken partijen tegen het veiligheidsprobleem aan?

- Schuttevaer: in algemene zin wordt een toenemende onveiligheid ervaren. Vroeger zag je meer kajuitboten met relatief ervaren schippers. Tegenwoordig komen steeds meer onervaren schippers met pleziervaartuigen (huur). Maar ook de beroepsvaart kent steeds meer buitenlandse schippers die het ARK niet kennen. En er komen steeds meer dubbele stuwbakken en containers tot vier hoog met een grotere dode hoek.
- Schuttevaer: spreker kan zich goed voorstellen dat, als je als beroepsschipper onbekend bent met het ARK ("een Pool of Tsjech die hier nog nooit heeft gevaren") je hard doorvaart langs de kruisingen. Want ze zijn bijna onzichtbaar en de kruisingen worden niet op borden aangegeven!
- Schuttevaer: vaarsnelheid en diepgang bepalen de zuiging die ontstaat. Sommige bedrijven veroorzaken meer zuiging dan andere, m.n. tankvaart (Somtrans) en grote cruiseschepen.
- Het inschatten van de snelheid van een beroepsschip is voor de onervaren recreatievaarder vaak erg lastig.
- Boei 26: Er gebeuren wel ongelukken, meestal met blikshade, maar dit jaar ook 1 met dodelijke afloop na motorpech op het ARK. Motoruitval bij een sloep vormt een groot risico. Oorzaken kunnen zijn een bijna lege tank of een vervuilde brandstoftoevoer. Dit kan leiden tot verstopte brandstoftoevoer en uitval van de motor. Dit gebeurt nog al eens aan het begin van het vaarseizoen. Gebruik van biodiesel werkt dit in de hand.
- In stad Utrecht is het probleem groter bij het oversteken van het ARK bij de Leidse Rijn, dan in de lengterichting over het ARK naar de Muntsluis, of door naar de Maarsen (grotere schepen).

Hoe kijken partijen tegen oplossingen voor de verbindingswens aan?

- KNWV: Durf groot te denken door van een probleem een kans/attractie te maken. Sluit creatieve ambitieuze oplossingen niet uit. Het is best mogelijk om voor een veilige oversteek een fors bedrag te

vragen. Wellicht is publiek/privaat wat te realiseren. Ideeën als een Falkirk Wheel worden gebiedsiconen met een grote aantrekkingskracht. Starten met een haalbaarheidsstudie (geld overheid), MKBA misschien zijn er onverwachte baten.

- Kruising Nieuwersluis: Sper-uur o.a. bij Nieuwersluis / provinciale weg i.c.m. meer regulering van de beroepsvaart.
- Kruising Breukelen: ligt belangrijk punt, er is ook veel geïnvesteerd bij de Grote Heicop maar oversteken Kerkvaart/Danne is op dit moment niet meer mogelijk. Misschien oplossing voor alleen sloepen (B 2.20 m). Alternatief is in lengte richting naar Nieuwersluis of Nigtevecht varen.
- Kruising Utrecht Muntsluis: varen over de lengterichting naar Muntsluis is niet veilig, bovendien is bediening Muntsluis alleen op afroep bij RWS.
- Kruising Leidse Rijn rechtdoor: oversteken niet meer mogelijk i.v.m. woonschepen, breedte etc.
- Kruising Noorder- Zuidersluis: niets aan doen. Is goed geregeld.

Welke veiligheidsmaatregelen zijn gewenst / te overwegen?

Uit de groep kwamen de volgende maatregelen en commentaren:

Maatregel	Uitwerking
Borden die aangeven dat er een zijweg / uitvaart is	Lijkt RWS de moeite waard uit te zoeken
Zwaailichten die aangeven dat er een zijweg / uitvaart is	
AIS (Automatic Identification System) ook in recreatievaartuigen	Systeem bedoeld om informatie te bieden via interactie tussen de schepen onderling en met instanties aan de wal, als aanvulling op bestaande verkeersmanagement van verkeersposten. AIS-apparatuur valt binnen dezelfde categorie als de marifoon. Is waarschijnlijk volgend jaar verplicht voor de beroepsvaart. Via een app wordt zichtbaar waar andere boten zich bevinden en hoe hard ze varen. Beperking: er kleven nog juridische bezwaren (privacy) aan invoering als openbare app.
Reguleren vaarsnelheid	Schuttevaaier: Snelheidsbeperking op het ARK lijkt een oplossing voor meer veiligheid. Maar dat ligt genuanceerd. Als vrachtschepen leeg zijn, zijn ze bij lagere snelheden veel gevoeliger voor zijwind en worden zelfs onbestuurbaar
Zichtlijnen verbeteren door bomen verwijderen	Schuttevaaier: hoge bomen verwijderen heeft als nadeel dat daarmee de windvang hoger is voor beroepsvaart (m.n. voor lege schepen en hoge containerschepen).
Heel ARK onder radardekking	Dan is een betere verkeersleiding mogelijk. Schuttevaaier: Maar is alleen niet zalig makend. Onder bruggen werkt radar niet goed. Je ziet een vlek
Marifoongebruik stimuleren	Beroepsvaart reageert vaak onterecht niet op marifoon berichten van pleziervaart, dat kan beter.
Klepstuw bij Nieuwersluis	Zorgt voor reductie zuiging zorgt ook voor vermindering overlast woonbootbewoners. Kan open wanneer er geen beroepsvaart aankomt. Moet dan natuurlijk wel open als er recreatievaart oversteek van de andere kant.

Welke inspanningen kan de branche zelf doen?

Maatregel	Uitwerking
Preventieve maatregelen bootverhuurders	- Niet verzekerd zijn van huurder als die het ARK over steekt - Hogere borg bij oversteken ARK - Verbod op alcohol voor schipper - Sleutelhanger met vaarinstructies uitdelen bij verhuur - Zorgen dat boten technisch goed in orde zijn en vol afgetankt worden uitgeleverd.

Maatregel	Uitwerking
Voorlichting	- Doorgaan met VDJS! - Vaarinformatie via de ANWB Waterkampioen, - Vaarinformatie via blad van de watersportverbond - Instructiefilmpjes op youtube
Konvooi varen	- Begeleide oversteek m.b.v. vrijwilligers (ervaren schippers)
Oversteken in een dok	- Begeleide oversteek van kleinere recreatievaartuigen in een drijvend dok

8. Conclusies en aanbevelingen

- Er ligt een sterke behoefte bij de recreatievaartbranche om het ARK veilig oversteekbaar te maken. Maar dat hoeft niet op alle kruisingen.
- Aan de basis van maatregelenkeuzes en plekken moet een goede visie op een geheel functionerend vaarnetwerk liggen. Aangedragen uitgangspunten voor die visie:
 - o houden wat je hebt
 - o richt je op de belangrijkste oversteekpunten voor het netwerk: Driemond, Nieuwersluis en Utrecht.
- Er kan op korte termijn een aantal maatregelen gerealiseerd worden tegen relatief weinig kosten zoals: borden langs het ARK voor kruisingen, zwaailichten op kruisingen, AIS beschikbaar als app.
- Voorlichting via VDJS is zeer succesvol. S.v.p. voortzetten!