

Ontwerpbeleidsnota Gemotoriseerd varen



Hoogheemraadschap van Delfland

Ontwerpversie 1.0

DMS 2506797

Vrijgegeven voor terinzagelegging op 5 mei 2026 door D&H

Vertrouwelijkheid: openbaar

Foto kapt: Gebruikers van het vaarnetwerk

Samenvatting

1.1 Inleiding

In de Beleidsnota Gemotoriseerd varen staan voorwaarden voor vlot en veilig varen op de wateren waar Delfland nautisch beheerder is. Daarbij wordt rekening gehouden met ecologische waterkwaliteit.

Het doel van deze beleidsnota is om duidelijk te maken wat wel en niet mag met gemotoriseerde vaartuigen, zoals:

- waar je mag varen;
- hoe hard je mag varen;
- hoe groot je boot mag zijn;
- waar je mag afmeren.

De uitwerking van deze voorwaarden komt later in andere documenten, zoals een verkeersbesluit, de Waterschapsverordening Delfland en aanvullende beleidsregels. Zodra die documenten zijn vastgesteld, gelden de concrete regels. Dan is de actualisatie van het vaarbeleid klaar.

De reden dat het vaarbeleid wordt aangepast, is onder andere:

- het halen van de doelen uit de Kaderrichtlijn Water (KRW), en
- de toename van het aantal gemotoriseerde vaartuigen.

Gemotoriseerd varen kan namelijk een negatief effect hebben op ecologische waterkwaliteit.

1.2 Wat valt er binnen de beleidsnota?

Deze beleidsnota gaat alleen over varen met een motor, ook als die elektrisch is. Denk aan kajuitboten, sloepen en rondvaartboten. Varen zonder motor mag eigenlijk overal, zolang het geen schade aan de waterplanten en oevers veroorzaakt.

De regels in deze beleidsnota gelden voor de wateren die onder het nautisch beheer van Delfland vallen. Daarnaast zijn er uitgangspunten opgenomen vanuit waterstaatkundig belang voor het hele gebied dat Delfland beheert.

Er zijn uitzonderingen: vaartuigen met een motor die worden gebruikt voor onderhoud, toezicht of handhaving vallen onder andere regels.

1.3 Wat is de rol van Delfland bij varen?

Delfland zorgt binnen zijn gebied voor het watersysteem en is meestal ook verantwoordelijk voor het nautisch beheer. Delfland is niet verantwoordelijk voor het beheer van de vaarwegen.

- Watersysteembeheer gaat over stevige dijken, schoon en gezond water, en de zorg voor het juiste waterpeil.
- Nautisch beheer betekent zorgen voor verkeersveiligheid op het water.
- Vaarwegbeheer gaat over onderhoud aan de infrastructuur van vaarwegen. Dit doet Delfland dus niet.

1.4 Vaarnetwerk voor gemotoriseerd varen

Het vaarnetwerk van Delfland bestaat grotendeels uit smalle en ondiepe wateren. Deze worden vooral gebruikt voor recreatie met kleine motorboten en historische boten. Het actuele vaarnetwerk van Delfland staat op de website: www.hhdelfland.nl/ontdek-werk/recreatie/varen-delfland/.

In 2025 is er een onderzoek gedaan naar het vlot en veilig varen in dit gebied. Daaruit kwamen knelpunten naar voren, zoals smalle vaarwegen en bruggen die te laag zijn. Delfland bekijkt samen met de gemeenten welke oplossingen mogelijk zijn. Denk bijvoorbeeld aan:

- het instellen van eenrichtingsverkeer op de vaarweg;
- het aanwijzen van bepaalde wateren waarvoor je eerst toestemming nodig hebt (onthefing);
- het verbieden van aanleggen op bepaalde plekken;
- het plaatsen van borden die waarschuwen voor lage bruggen.

1.5 Wat doet Delfland als het niet goed gaat met waterkwaliteit?

Varen met een gemotoriseerd vaartuig kan slecht zijn voor ecologische waterkwaliteit. Dit blijkt onder andere uit een modelstudie die Delfland in 2024 liet doen. Het negatieve effect merk je vooral op smalle of ondiepe wateren, of dicht langs de kant. Als varen negatieve gevolgen heeft voor de waternatuur — zoals kleine waterdiertjes, waterplanten, vissen — moeten er maatregelen worden genomen. Die maatregelen zorgen ervoor dat de natuur niet verder achteruitgaat. Maatregelen kunnen worden uitgevoerd door Delfland of andere betrokken partijen. Voorbeelden van maatregelen zijn:

- aanleggen van natuurvriendelijke oevers;
- aanbrengen van vooroevers om natuurvriendelijke oevers te beschermen;
- scheiden van natuurzones en vaarroutes;
- sluiten van een vaarweg in het voorjaar;
- instellen van eenrichtingsverkeer op een vaarweg;
- verwijderen van bepaalde vaarwegen van de vaarkaart van Delfland.

1.6 Nieuwe uitgangspunten voor gemotoriseerd varen

In de Beleidsnota Gemotoriseerd varen komt een aantal nieuwe uitgangspunten aan bod.

De volgende uitgangspunten zijn in 2024 door het dagelijks bestuur vastgesteld en hebben een plek in deze beleidsnota gekregen:

- Uitgangspunten voor uitbreiding gemotoriseerd vaarnetwerk;
- Maatregelen in gemotoriseerd vaarnetwerk als waterkwaliteit achterblijft.

De andere nieuwe uitgangspunten zijn:

- Eisen voor vaarstrook bij tweerichtingsvaarverkeer en eenrichtingsvaarverkeer.

1.6.1 Afmetingen vaarstrook en vaartuigen

In het vaargebied van Delfland varen met name recreatievaartuigen zoals sloepen, maar ook commerciële boten, zoals rondvaartboten en historische boten, zoals platbodems.

De vaartuigafmetingen blijven zoals ze sinds 2015 in de Vaarverordening Delfland staan.

Delfland heeft op basis van Richtlijnen van Rijkswaterstaat, het onderzoek van Provincie Zuid-Holland en de Omgevingsverordening van Provincie Fryslân (zie referentie 16, 14 en 15) de breedte van de vaarstrook bepaald. Dit staat in paragraaf 4.2. Deze breedte hangt af van de maximale afmeting van de gemotoriseerde vaartuigen en van het soort vaarweg: tweerichtingsvaarweg, eenrichtingsvaarweg of ontheffingsvaarweg.

1.6.2 Uitbreiding vaarnetwerk

Delfland kan het vaarnetwerk uitbreiden, maar doet dit alleen als wordt voldaan aan bepaalde eisen op het gebied van waternatuur, waterbeheer en verkeersveiligheid op het water.

Volgens de Kaderrichtlijn Water (KRW) moet de ecologische kwaliteit van het water goed zijn. Als de huidige kwaliteit ter plekke van de uitbreiding slecht, onvoldoende of matig is, dan stelt Delfland de volgende eisen:

- Er moeten maatregelen worden genomen die ervoor zorgen dat de ecologische kwaliteit van het water verbetert naar minstens één klasse hoger.
- Als iemand een voorstel doet voor uitbreiding, moet diegene zelf zorgen voor maatregelen om schade te voorkomen of om de waterkwaliteit te verbeteren.
- Als iemand een plan heeft om een vaarweg aan te leggen of aan te passen, moet diegene zelf betalen voor de uitvoering. Delfland betaalt hier niet aan mee.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
1.1 Inleiding	3
1.2 Wat valt er binnen de beleidsnota?.....	3
1.3 Wat is de rol van Delfland bij varen?	3
1.4 Vaarnetwerk voor gemotoriseerd varen	4
1.5 Wat doet Delfland als het niet goed gaat met waterkwaliteit?.....	4
1.6 Nieuwe uitgangspunten voor gemotoriseerd varen.....	4
1.6.1 Afmetingen vaarstrook en vaartuigen.....	4
1.6.2 Uitbreiding vaarnetwerk	5
1 Inleiding	8
1.1 Aanleiding beleidsnota.....	8
1.2 Doel beleidsnota.....	8
1.3 Toepassingsgebied beleidsnota	8
1.4 Nieuwe uitgangspunten	9
1.5 Vervolg	9
1.6 Leeswijzer	10
2 Nautisch en watersysteembeheer door Delfland.....	11
2.1 Uitleg op hoofdlijnen	11
2.2 Nautisch beheer Delfland	11
2.3 Watersysteembeheer Delfland	12
2.4 Geen vaarwegbeheer Delfland	13
3 Vaarnetwerk voor gemotoriseerd varen	14
3.1 Aangewezen vaarwegen	14
3.1.1 Aangewezen door Provincie Zuid-Holland	14
3.1.2 Aangewezen door Delfland	14
3.2 Gebruikers vaarnetwerk	15
3.3 Nautische evaluatie vaarnetwerk Delfland	15
3.4 Modelstudie gemotoriseerd varen en waterkwaliteit	17
3.5 Overzicht maatregelen in vaarnetwerk voor ecologische waterkwaliteit.....	18
4 Uitgangspunten en afwegingskaders voor gemotoriseerd varen	20
4.1 Algemene uitgangspunten.....	20
4.2 Afmetingen vaarstrook en vaartuigen	21
4.3 Vaarsnelheid.....	24
4.4 Afmeren.....	25
4.4.1 Afwegingskader afmeren in een vaarweg	25
4.5 Vaarverbod en stremmingen	26
4.5.1 Stremming door activiteiten	27

4.5.2	Stremming tijdens droogte	27
4.5.3	Vaarverbod bij ijsgroei	27
4.6	Weesbootjes	27
4.7	Mogelijkheden aanwijzen vaarweg	28
4.7.1	Afwegingskader aanwijzen watergang voor gemotoriseerd vaarverkeer	28
5	Uitgangspunten voor activiteiten in vaarnetwerk	33
5.1	Objecten in, op en naast een vaarweg	33
5.1.1	Nieuwe objecten	33
5.1.2	Onderhoud van bestaande objecten	34
5.2	Zwemmen in een vaarweg	34
5.3	Evenementen in, op en langs een vaarweg	34
5.4	Stremmen van een vaarweg.....	35
6	Begrippenlijst en afkortingen	36
6.1	Begrippenlijst.....	36
6.2	Afkortingen.....	38
7	Referenties	39
Bijlage 1.	Wettelijke kaders nautisch en watersysteembeheer.....	40
1.1.	Europese en landelijke kaders	40
1.1.1.	Kaderrichtlijn water	40
1.1.2.	Omgevingswet.....	40
1.1.3.	Scheepvaartverkeerswet	40
1.1.4.	Binnenvaartpolitiereglement	41
1.1.5.	Besluit Administratieve Bepalingen Scheepvaartverkeer.....	41
1.1.6.	Richtlijnen Vaarwegen 2020 (RVW 2020).....	41
1.1.7.	Basis Recreatietoervaartnet (BRTN)	42
1.2.	Kaders van de provincie	42
1.2.1.	Zuid-Hollandse Omgevingsverordening.....	42
1.3.	Kaders van Delfland	43
1.3.1.	Waterschapsverordening Delfland.....	43
1.3.2.	Visie recreatief medegebruik.....	43
1.3.3.	Vaarverordening Delfland	43
Bijlage 2.	Vaarwegbegrippen	44
Bijlage 3.	Beleidsnota en samenhang met ander beleid en regelgeving van Delfland	45

1 Inleiding

1.1 Aanleiding beleidsnota

Het Hoogheemraadschap van Delfland (hierna Delfland) ziet verschillende aanleidingen om het vaarbeleid te herzien.

Op dit moment zijn de regels voor gemotoriseerd varen voornamelijk vastgelegd in de Vaarverordening Delfland. Deze verordening is echter algemeen en houdt onvoldoende rekening met specifieke situaties, terwijl dit in de praktijk wel nodig is.

Een andere aanleiding is dat het aantal vaartuigen in het vaarnetwerk toeneemt, terwijl Delfland tegelijkertijd voor de opgave staat om in 2027 de doelen van de Kaderrichtlijn Water (KRW) te halen. Gemotoriseerd varen heeft een negatief effect op de ontwikkeling en behoud van de ecologische waterkwaliteit.

Daarnaast ontbreekt op dit moment een duidelijke visie op het aanwijzen van nieuwe wateren voor gemotoriseerd varen, bijvoorbeeld bij nieuwbouwontwikkeling. Ook is onduidelijk hoe omgegaan moet worden met bestaande wateren waar gemotoriseerd varen mag, terwijl de ecologische toestand er niet goed is.

Het nautisch beleid en watersysteembeleid van Delfland zijn nog onvoldoende op elkaar afgestemd. Een eerste stap naar meer samenhang was het vaststellen van de Visie Recreatief medegebruik in 2022. De volgende stap is deze integraal opgestelde beleidsnota over gemotoriseerd varen.

1.2 Doel beleidsnota

Delfland wil, in zijn rol als nautisch en watersysteembeheerder, het nautisch beleid nader vormgeven en een duidelijk kader stellen waarbinnen gemotoriseerde vaartuigen gebruik kunnen maken van het vaarnetwerk van Delfland. De belangrijkste aspecten hierbij zijn: het voorkomen van negatieve effecten van gemotoriseerd varen op de waterkwaliteit en de vaarveiligheid.

Deze beleidsnota legt de taakopvatting van Delfland vast voor gemotoriseerd varen binnen het nautisch beheer en het watersysteembeheer. Om de gewenste integraliteit tussen deze thema's te bereiken, geeft deze beleidsnota niet alleen richting aan zaken die specifiek betrekking hebben op gemotoriseerd varen, zoals wanneer en waar mag worden gevaren, vaartuigafmeting en vaarsnelheden, maar ook aan onderwerpen die hiermee samenhangen. Denk aan de waterkwaliteit, afmeren, weesbootjes en evenementen op het water. Met deze beleidsnota biedt Delfland, naast een algemeen kader, ook invulling aan specifieke situaties.

1.3 Toepassingsgebied beleidsnota

Deze beleidsnota gaat alleen over gemotoriseerd varen. Waar het in dit document gaat over varen, vaartuig, vaarnetwerk of vaarbeleid, doelen we alleen op varen met een gemotoriseerd vaartuig. Voorbeelden zijn kajuitboten, open motorboten, sloepen, schuiten en rondvaartboten. Hieronder vallen alle typen gemotoriseerde vaartuigen, dus ook elektrisch aangedreven vaartuigen.

In deze beleidsnota staan nautische uitgangspunten voor het gebied waar Delfland nautisch beheerder is. Naast de nautische uitgangspunten staan in deze beleidsnota ook uitgangspunten vanuit waterstaatkundig belang. Deze uitgangspunten gelden in het hele beheergebied van Delfland.

Deze beleidsnota heeft géén betrekking op ongemotoriseerd varen. In principe is ongemotoriseerd varen overal toegestaan waar dit fysiek mogelijk is en dit niet in strijd is met de algemene bepalingen uit de Scheepsvaartverkeerswet. Uit onderzoek blijkt dat kano's en roeiboten nauwelijks golven en stroming veroorzaken. Voor deze vaartuigen geldt alleen de zorgplicht. Als zij geen schade aanbrengen aan oevers en (water)planten, en ze het water niet vervuilen, mogen zij in het hele gebied varen. Dit staat in artikel 1.4 van de Waterschapsverordening Delfland.

De nautische regels in deze beleidsnota gelden niet voor gemotoriseerde vaartuigen waarmee waterstaatkundig onderhoud en/of onderzoek voor het watersysteem moet worden verricht. Ze gelden ook niet voor gemotoriseerde vaartuigen die worden ingezet voor toezicht en handhaving, of om een andere reden een blauw licht voeren. Voor deze gemotoriseerde vaartuigen gelden de regels uit het Binnenvaart politiereglement en de Scheepsvaartverkeerswet.

1.4 Nieuwe uitgangspunten

In de Beleidsnota Gemotoriseerd varen komt een aantal nieuwe uitgangspunten aan bod. De volgende uitgangspunten zijn in 2024 door het dagelijks bestuur vastgesteld en hebben een plek in deze beleidsnota gekregen:

- Uitgangspunten voor uitbreiding van het gemotoriseerde vaarnetwerk (paragraaf 4.7)
- Maatregelen in gemotoriseerde vaarnetwerk als de waterkwaliteit achterblijft (paragraaf 3.4).

De andere nieuwe uitgangspunten zijn:

- Eisen voor vaarstrook bij tweerichtingsvaarverkeer en eenrichtingsvaarverkeer (paragraaf 4.2).

1.5 Vervolg

Na vaststelling van deze beleidsnota zal Delfland het vaarbeleid in deze beleidsnota verwerken in:

- Een algemeen verkeersbesluit ter vervanging van de huidige vaarverordening;
- Aanpassing in de Waterschapsverordening Delfland;
- Beleidsregel over aanwijzen vaarwater.

Deze doorvertaling staat dus niet in dit beleidsstuk. Net als bij het opstellen van deze beleidsnota, zullen we ook bij deze vervolgstappen de omgeving raadplegen.

Als deze beleidsnota en de hierboven genoemde documenten zijn vastgesteld, zullen de concrete uitgangspunten gaan gelden. Daarmee is de actualisatie van het vaarbeleid klaar.

Bijlage 2 laat de samenhang van de beleidsnota met ander beleid en regelgeving van Delfland zien.

Beleid staat niet op zichzelf. Beleid kan alleen doelmatig en doeltreffend zijn als het uitvoerbaar is. Daarom is het belangrijk dat de uitgangspunten in deze beleidsnota door de medewerkers van Delfland toe te passen zijn en duidelijk zijn voor de vaarweggebruikers. Delfland vindt het niet alleen belangrijk om beleid te hebben en uit te voeren. Delfland vindt het ook belangrijk om in gesprek te zijn met de omgeving. Daarom zet Delfland in op samenwerking met andere overheden, zoals gemeenten en provincie, en met de omgeving,

zoals watersportverenigingen, bootverhuurders en booteigenaren. De invulling van deze samenwerking valt buiten de reikwijdte van deze beleidsnota.

1.6 Leeswijzer

Wij adviseren u om eerst hoofdstuk 1 en hoofdstuk 2 van deze beleidsnota te lezen.

Hoofdstuk 1 gaat over de aanleiding en het doel van de beleidsnota. Er staat ook in wat wel en niet binnen de beleidsnota valt.

Hoofdstuk 2 geeft uitleg over de begrippen nautisch beheer, watersysteembeheer en vaarwegbeheer. Er staat ook in welke taken Delfland hiervan uitvoert.

In hoofdstuk 3 leggen we uit wie vaarwegen in het beheergebied van Delfland aanwijst en door wie het vaarnetwerk wordt gebruikt. Verder gaat dit hoofdstuk over de nautische evaluatie van het vaarnetwerk die in 2025 is uitgevoerd. In hoofdstuk 3 leest u ook dat Delfland indien nodig maatregelen zal nemen in het vaarnetwerk. Dit doet Delfland omdat gemotoriseerd varen kan leiden tot een achteruitgang van de ecologische waterkwaliteit.

Hoofdstuk 4 en 5 bundelen de beleidsuitgangspunten vanuit verschillende invalshoeken, die allemaal te maken hebben met gemotoriseerd varen. Deze uitgangspunten kunnen voortkomen uit verschillende wetten. U hoeft daarom niet het hele document te lezen. Via de inhoudsopgave kunt u snel vinden in welke paragraaf het onderwerp staat waarover u meer wilt weten.

In hoofdstuk 4 staan uitgangspunten die relevant zijn voor vaarweggebruikers. Hier vindt u informatie over de afmetingen van vaarwegen en vaartuigen, over vaarsnelheden, afmeren, situaties waarin er een vaarverbod of stremming kan worden afgegeven, en over weesbootjes. Heeft u plannen om een verzoek te doen tot uitbreiding van het bestaande vaarnetwerk? Dan moet uw plan voldoen aan bepaalde regels. Deze vindt u ook in hoofdstuk 4.

In hoofdstuk 5 staan uitgangspunten die van belang zijn voor initiatiefnemers van een activiteit in, op of naast een vaarweg. Wilt u bijvoorbeeld een brug of steiger bouwen? Of wilt u een evenement in, op of langs het water organiseren? Dan moet u aan bepaalde regels voldoen. Omdat een vaarweg door een activiteit soms tijdelijk moet worden gestremd, staat in hoofdstuk 5 ook wat de initiatiefnemer hiervoor moet doen.

Wilt u meer weten over het (wettelijke) kader rondom nautisch beheer, vaarwegbeheer en watersysteembeheer? Bekijk dan bijlage 1.

Tot slot: deze beleidsnota staat niet op zichzelf. De samenhang tussen bijvoorbeeld de Waterschapsverordening Delfland, verkeersbesluiten en andere beleidsdocumenten, lichten we toe in bijlage 2.

2 Nautisch en watersysteembeheer door Delfland

Een bestuursorgaan, zoals een waterschap, mag alleen beleid maken en besluiten nemen over onderwerpen waarvoor het is aangewezen als bevoegd gezag. Het bestuursorgaan is dan als beheerder verantwoordelijk voor het beheer van dat onderwerp. Bij varen spelen drie beheeronderdelen: nautisch beheer, watersysteembeheer en vaarwegbeheer. In dit hoofdstuk lichten we deze beheeronderdelen toe en leest u voor welke onderdelen Delfland beheerder is. De achterliggende wet- en regelgeving is opgenomen in Bijlage 1.

2.1 Uitleg op hoofdlijnen

Delfland is *watersysteembeheerder* binnen het door Provinciale Staten aangewezen beheergebied. Binnen dit gebied is Delfland ook *nautisch beheerder*, met uitzondering van een enkele watergang waarvoor Provinciale Staten een andere vaarwegbeheerder (en daarmee ook nautisch beheerder) heeft aangewezen. Delfland is geen vaarwegbeheerder.

2.2 Nautisch beheer Delfland

Het nautisch beheer richt zich op de veiligheid en de vlotte doorvaart van het scheepvaartverkeer, evenals op de naleving van verkeersregels op het water. Onder nautisch beheer valt het regelen van de scheepvaart met borden, regelgeving en toezicht/handhaving. Nautisch beheer is niet alleen gericht op de veiligheid van de scheepvaart, maar ook op het beschermen van vaarwegen, oevers, waterkeringen en het omliggende landschap.

De Scheepvaartverkeerswet (SVW) is de basis voor alle verkeersregels van de scheepvaart. In de SVW staan regels voor het veilige en vlotte verloop van het scheepvaartverkeer. Deze regels zijn verder uitgewerkt in scheepvaartreglementen. Op grond van de Scheepvaartverkeerswet wordt een nautisch beheerder door Provinciale Staten aangewezen. De nautisch beheerder is verantwoordelijk voor de uitvoering, het toezicht en de handhaving van de verkeersregels op het water. Een waterschap wordt aangewezen als nautisch beheerder als dit verenigbaar is met de taken die voor het waterschap zijn vastgelegd in het Reglement van Bestuur.

De Provinciale Staten van Zuid-Holland hebben op 20 februari 1992¹ het Dagelijks Bestuur van Delfland aangewezen als nautisch beheerder voor "die scheepvaartwegen waarover het hoogheemraadschap het beheer² voert en voor zover die wateren niet onder het bevoegd gezag van een ander openbaar lichaam vallen".

Dit betekent dat Delfland nautisch beheerder is van bijna alle watergangen waarover Delfland het watersysteembeheer (paragraaf 2.3) voert. Voor een aantal watergangen heeft Provinciale Staten een andere vaarwegbeheerder (paragraaf 2.4) aangewezen, die dan ook de nautisch beheerder is. Dit geldt bijvoorbeeld voor de Schiedamse Schie, waar de gemeente Schiedam zowel vaarwegbeheerder als nautische beheerder is.

Als nautisch beheerder kan Delfland onder andere watergangen aanwijzen waar gemotoriseerd mag worden gevaren, waar dit niet mag, met welke snelheid gevaren mag worden en welke afmeting vaartuigen mogen hebben. Daarbij houden we rekening met zowel de nautische als ecologische aspecten van de watergangen.

¹ registratienummer van deze stukken bij Delfland is: 921353

² Onder beheer wordt, volgens de definitie in artikel 1, vierde lid, van de Scheepvaartverkeerswet, verstaan: het **waterstaatkundig** beheer, dan wel in afwijking daarvan het vaarwegbeheer indien dat afzonderlijk bij een openbaar lichaam berust.

In de praktijk gedragen bepaalde gemeenten zich als nautisch beheerder, maar zijn niet officieel door de provincie aangewezen. Dit schept verwarring. Delfland wil duidelijkheid verschaffen en gaat hierover met gemeenten en de provincie in gesprek. De uitkomst van deze gesprekken zal onder andere terugkomen in het algemeen verkeersbesluit van Delfland.

2.3 Watersysteembeheer Delfland

Op grond van artikel 2, lid 1 van de Waterschapswet is Provinciale Staten bevoegd waterschappen in te stellen en op te heffen, hun gebied en taken te regelen, de inrichting, en samenstelling van hun bestuur vast te stellen en verdere reglementering te bepalen. Dit gebeurt met een besluit van gedeputeerde staten.

Provinciale Staten heeft in een besluit (genaamd: Reglement van Bestuur voor het Hoogheemraadschap van Delfland) Delfland aangewezen als watersysteembeheerder en het beheergebied van Delfland aangewezen.

Als watersysteembeheerder hebben wij in ons beheergebied de zorg voor het watersysteem en voor de zuivering van afvalwater. Het watersysteem is een belangrijk onderdeel van de leefomgeving: het functioneren ervan beïnvloedt de geschiktheid van ons gebied om er te wonen, werken en recreëren. Tegelijkertijd hebben ontwikkelingen in de omgeving invloed op het functioneren van het watersysteem.

Delfland streeft als watersysteembeheerder de volgende doelen na:

- Voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste, in samenhang met;
- Beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van het watersysteem;
- Vervullen van maatschappelijke functies door het watersysteem;
- Het zuiveren van stedelijk afvalwater in een afvalwaterzuiveringsinstallatie.

Om deze doelen te bereiken, stellen we beleid op en voeren we werkzaamheden uit, zoals het bedienen, onderhouden, herstellen, vervangen en verbeteren van (delen van) het watersysteem.

Daarnaast is Delfland bevoegd gezag voor vergunningverlening en handhaving. Als bevoegd gezag beoordeelt Delfland initiatieven van derden. De belangrijkste taak daarbij is om te voorkomen dat deze initiatieven afbreuk doen aan de maatschappelijke doelen van het waterbeheer, zoals hierboven genoemd. Gemotoriseerd varen kan onderdeel zijn van deze initiatieven.

Tot slot is Delfland als waterbeheerder ook adviseur voor andere overheden. In het proces van afweging van het waterbelang geven we ook advies op visies, plannen en initiatieven in de fysieke leefomgeving, onder meer van gemeenten. Gemotoriseerd varen kan onderdeel zijn van deze visies, plannen en initiatieven. Met ons advies willen we het waterbelang van Delfland borgen.

2.4 Geen vaarwegbeheer Delfland

Het vaarwegbeheer is de zorg van de overheid om scheepvaart mogelijk te maken en te houden, in overeenstemming met de aan het water toegekende vaarwegfunctie. Het vaarwegbeheer zorgt voor een adequate infrastructuur waarover gevaren wordt. Dat wil zeggen dat het water toegankelijk moet zijn voor de vaartuigen die er gebruik van mogen maken. Het profiel van het water moet de juiste afmetingen hebben en op voldoende diepte zijn en worden gehouden (bakprofiel).

De provincie Zuid-Holland kan vaarwegen en vaarwegbeheerders aanwijzen. In artikel 6.3 en 6.4 van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening zijn vaarwegen en vaarwegbeheerders aangewezen. Op wateren waarvoor geen vaarwegbeheerder is aangewezen, wordt geen vaarwegbeheer gedaan.

Omdat Delfland niet aangewezen is als vaarwegbeheerder, voert Delfland geen taken uit die horen bij de rol van vaarwegbeheerder.

3 Vaarnetwerk voor gemotoriseerd varen

Dit hoofdstuk legt uit wie binnen het beheergebied van Delfland vaarwegen aanwijst en wie gebruik maakt van het vaarnetwerk. Daarnaast gaat dit hoofdstuk in op de nautische evaluatie van het vaarnetwerk van 2025 en op de maatregelen die mogelijk zijn als de ecologische waterkwaliteit verslechtert.

3.1 Aangewezen vaarwegen

3.1.1 Aangewezen door Provincie Zuid-Holland

De Provincie Zuid-Holland heeft in artikel 6.3 en 6.4 van de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening vaarwegen aangewezen. Een provinciaal aangewezen vaarweg is bijvoorbeeld de Schie en de Vliet.

3.1.2 Aangewezen door Delfland

De nautisch beheerder kan bepalen op welk water met welk type vaartuig gevaren mag worden. Delfland heeft een aantal vaarwegen aangewezen waar met een gemotoriseerd vaartuig mag worden gevaren, zie Figuur 1. Het actuele vaarnetwerk van Delfland is te vinden op de website: <https://www.hhdelfland.nl/ontdek-werk/recreatie/varen-delfland/>.



Figuur 1: Kaart met vaarwegen in het beheergebied van Delfland (d.d. 22-10-2024). In het groen en oranje de vaarwegen van Delfland. In het donkergrijs de vaarwegen van andere nautische beheerders.

De vaarkaart van Delfland gaat uit van een doorgaand vaarnetwerk voor recreatieve doeleinden. Zo kunnen derden deze kaart gebruiken om recreatieve routes te ontwikkelen, zoals het Sloepennetwerk. Gemotoriseerd varen is alleen toegestaan op watergangen die op de vaarkaart staan.

Op de vaarkaart staan groene en oranje lijnen. De groene lijnen zijn vaarwegen voor gemotoriseerd varen waar iedereen gemotoriseerd mag varen. De oranje lijnen zijn vaarwegen waar je alleen gemotoriseerd mag varen, als je daarvoor een ontheffing hebt. Deze wateren hebben ofwel nautische beperkingen (smal, ondiep) of zijn vanuit ecologisch oogpunt niet draagkrachtig genoeg om doorgaande gemotoriseerde recreatievaart aan te kunnen. Binnen een aantal woonwijken liggen ontheffingsvaarwegen. In paragraaf 4.2 staan de uitgangspunten voor verschillende vaarwegen.

3.2 Gebruikers vaarnetwerk

De wateren in Delfland hebben een rijke geschiedenis. Vervoer over water was lange tijd de belangrijkste vorm van transport. Zo waren er trekvaartroutes tussen Maassluis, Vlaardingen en Delft. Zowel voor goederenvervoer als voor personenvervoer. Tuinders in het Westland maakten veel gebruik van platbodems om hun producten te vervoeren.

Tegenwoordig wordt het vaarnetwerk van Delfland vooral gebruikt door de recreatievaart. Omdat de wateren van Delfland smal en ondiep zijn gaat het meestal om kleine gemotoriseerde vaartuigen. Beroepsmatig varen er met name rondvaarbotten en aannemers. Ook historische platbodems zijn nog regelmatig op het water te zien. Daarnaast varen er vaartuigen zonder motor, zoals kano's. Op de Foppenplas, Bommeer, Boonervliet, Noordvliet en Middelvliet wordt bovendien gezeild.

Op wateren die niet zijn aangewezen voor gemotoriseerd vaarverkeer varen regelmatig kano's en supboards. Niet gemotoriseerde vaartuigen vallen buiten de scope van deze beleidsnota.



Figuur 2: Gebruikers van het vaarnetwerk

3.3 Nautische evaluatie vaarnetwerk Delfland

Delfland heeft de vaarkaart uit de Vaarverordening 2015 geëvalueerd en getoetst op vlot en veilig varen. In deze evaluatie zijn alleen die vaarwegen meegenomen waarvoor geen ontheffing nodig is om gemotoriseerd te varen. Dit zijn de groene vaarwegen in Figuur 3. De vaarwegen waar Delfland volgens de Vaarverordening niet het nautisch beheer doet, zijn buiten beschouwing gelaten.

In de evaluatie zijn de uitgangspunten gebruikt uit paragraaf 4.2 voor afmetingen van vaarwegen en vaartuigen. Ook is gekeken welke wateren aantrekkelijk zijn voor vaarrecreatie en welke fungeren als recreatieve route. Waar mogelijk is aansluiting gezocht bij het recreatietoervaartnet uit de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening en het Sloepennetwerk. Ook zijn de lokale belangen meegenomen om zoveel mogelijk bestaande vaarwegen te behouden.

Voor Nederland bestaat er een landelijke basisrecreatietoervaartnet (BRTN) van doorgaande vaarwegen (verbindings- en ontsluitingswater). Meer informatie over het BRTN staat in bijlage 1.1.7. Omdat de vaarwegen in Delfland vaak smal en ondiep zijn, voldoet het vaarnetwerk voor gemotoriseerd vaarverkeer in Delfland niet aan de standaardafmetingen voor het Basis Recreatie Toervaartnet (BRTN). Het netwerk heeft dus geen officiële BRTN-klasse. Het vaarnetwerk van Delfland is via de Schie en de Vliet bereikbaar. Deze wateren vallen buiten het vaarnetwerk van Delfland, maar zijn wel onderdeel van het BRTN-netwerk.

Hieronder staan de knelpunten die uit de evaluatie kwamen (zie ook Figuur 3).

- Naaldwijksche Vaart: smalle vaarweg met veel afgemeerde vaartuigen;
- Lopend Gat ter hoogte van de Bospolder: zeer smalle vaarweg met lage brug;
- Nieuwe Vaart ter hoogte van de Nieuweweg: smalle vaarweg;
- Look ter hoogte van de Achterdijkshoorn: lage brug.

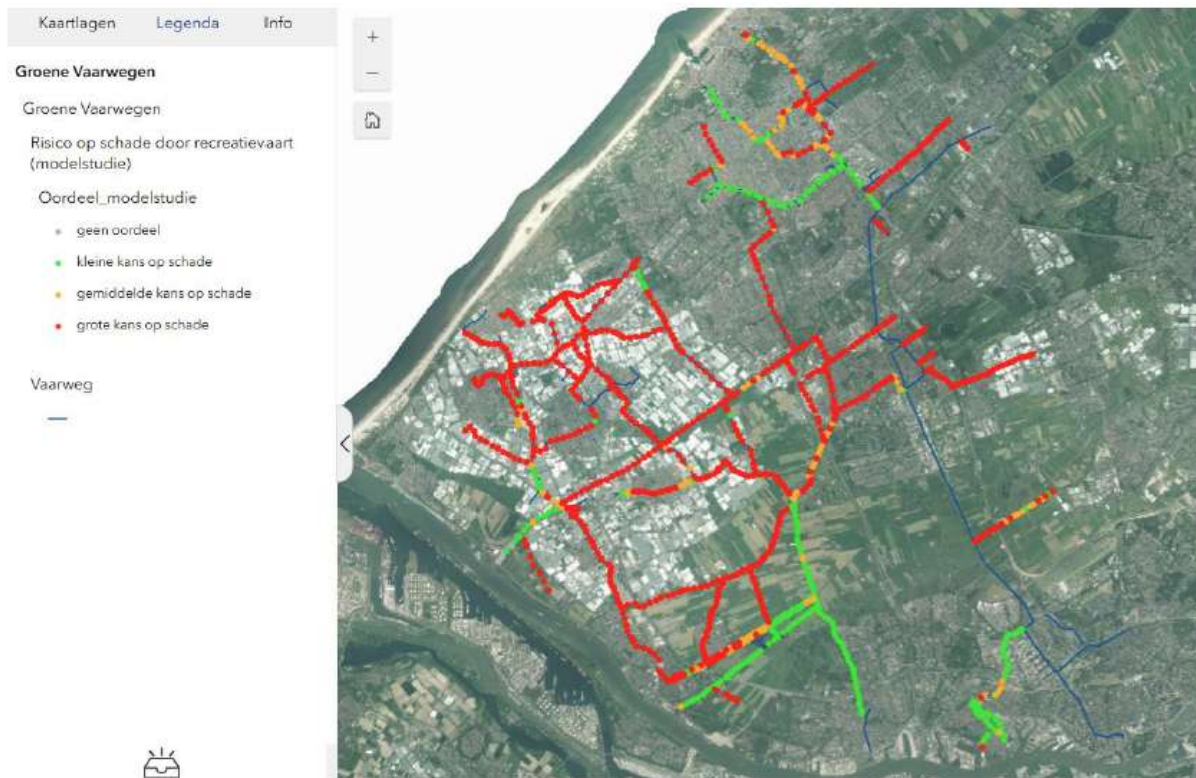
Delfland zal deze knelpunten samen met de betrokken gemeenten en omgeving bespreken om tot passende oplossingen te komen. Daarbij kan gedacht worden aan het instellen van eenrichtingsverkeer, het aanwijzen als ontheffingswater, het verbieden van afmeren, of het plaatsen van verkeersborden om te waarschuwen voor lage doorvaart. Delfland zal deze aanpak ook gebruiken bij nieuwe knelpunten.

Daarnaast is de werkelijke situatie op bepaalde plekken veranderd ten opzichte van de huidige vaarkaart. Bijvoorbeeld bij Westerlee-Maasdijk. De vaarkaart zal met een apart besluit op deze punten worden aangepast. Dit wordt niet met deze beleidsnota gedaan.

- Motorvermogen:

Het motorvermogen heeft een duidelijke invloed op de belasting op de oever en bodem veroorzaakt door de schroeven. Hoe hoger het vermogen, hoe hoger de stroomsnelheden die door de schroeven worden gegenereerd, wat resulteert in een zwaardere belasting van zowel de oever als de waterbodem.

Uit de modelstudie blijkt dat op veel vaarwegen een risico op ecologische schade is door recreatievaart bij een vaarsnelheid van 6 km/h of hoger, zie Figuur 4.



Figuur 4: Risico op schade door recreatievaart op basis van een vaarsnelheid van 6 km/h.

Delfland kijkt op basis van deze inzichten of maatregelen in het vaarnetwerk nodig zijn voor het verbeteren van de ecologische waterkwaliteit. In paragraaf 3.5 staat een overzicht van mogelijke maatregelen. Het uitvoeren van de maatregelen valt buiten de reikwijdte van deze beleidsnota.

3.5 Overzicht maatregelen in vaarnetwerk voor ecologische waterkwaliteit

Het Hoogheemraadschap van Delfland zet zich actief in voor het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische waterkwaliteit in de sloten, vaarten en plassen binnen het beheergebied. Dit geldt ook voor vaarwegen. Een belangrijk onderdeel hiervan is het realiseren van nieuwe waternatuur, zoals natte ecologische zones. Deze zones creëren extra leefgebied voor waterplanten en dieren en dragen bij aan een grotere biodiversiteit. Voorbeelden van natte ecologische zones zijn natuurvriendelijke oevers, vispaaiplaatsen en drijvende eilanden.

Wanneer gemotoriseerd varen de ontwikkeling van de waternatuur (fytoplankton, macrofauna, waterplanten en vissen) negatief beïnvloedt, moeten compenserende of

mitigerende maatregelen worden getroffen. Deze maatregelen worden door derden en/of door Delfland uitgevoerd om (verdere) verslechtering van de watergang te voorkomen.

Voorbeelden van mogelijke maatregelen:

- Waterbeheermaatregelen (in het hele beheergebied van Delfland):
 - aanleggen van een natte ecologische zone (NEZ);
 - aanbrengen van vooroevers om NEZ te beschermen;
 - ontvlechten van het NEZ-netwerk en het vaarnetwerk waarop gemotoriseerd gevaren mag worden;
- Nautische maatregelen (in die gebieden waar wij nautisch beheerder zijn):
 - voorjaarssluiting;
 - eenrichtingsverkeer;
 - verwijderen van een watergang van de vaarkaat voor gemotoriseerd vaarverkeer.

Bij een verslechtering van de ecologische waterkwaliteit door gemotoriseerd varen zal Delfland een afweging maken welke maatregelen het meest geschikt zijn. Daarbij kijken we naar het verwachte effect van de maatregel in verhouding tot de benodigde inspanning en de impact op bijvoorbeeld de gebruikers van een vaarweg. Het verwijderen van een watergang van de vaarkaat wordt alleen overwogen als andere maatregelen ontoereikend zijn.

4 Uitgangspunten en afwegingskaders voor gemotoriseerd varen

In dit hoofdstuk staan uitgangspunten die voor vaarweggebruikers belangrijk zijn. Er staat informatie over afmetingen van de vaarwegen en vaartuigen, over de vaarsnelheid, over afmeren, wanneer er een vaarverbod of stremming kan worden afgegeven en informatie over weesbootjes.

Wilt u een verzoek doen om het bestaande vaarnetwerk uit te breiden? Dan moet uw plan voldoen aan bepaalde voorwaarden. Deze vindt u in paragraaf 4.7.

4.1 Algemene uitgangspunten

In deze paragraaf staan de algemene uitgangspunten voor gemotoriseerd varen in Delfland. In de rest van dit hoofdstuk werken we het beleid verder uit. De achterliggende wet- en regelgeving staat in Bijlage 1.

De beleidsuitgangspunten zijn gebaseerd op uitgangspunten uit de Visie Recreatief medegebruik Delfland (2022) en de Richtlijnen Vaarwegen 2020 (RVW2020). In de Toezicht- en Handhavingsstrategie staat hoe Delfland zijn taken als nautisch beheerder uitvoert.

De algemene beleidsuitgangspunten uit de Visie Recreatief medegebruik Delfland zijn:

- **Varen mag niet ten koste gaan van de doelen en taken van Delfland op het gebied van waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit.**

In het waterrijke en verstedelijkte beheergebied van Delfland wordt veel gerecreëerd. Recreatie is vaak sterk gebonden aan groenblauwe structuren en varen is een vorm van recreatief medegebruik. Delfland staat positief tegenover recreatief medegebruik van het watersysteem en onze eigendommen en we zetten ons in om recreatie op en om het water, daar waar mogelijk, te faciliteren. We vinden het belangrijk dat mensen kunnen genieten van het water en al het mooie dat water te bieden heeft.

Varen mag echter niet ten koste gaan van onze doelen en taken op het gebied van waterveiligheid, waterkwantiteit en waterkwaliteit. Varen mag niet leiden tot onaanvaardbare schade, overlast of hinder (bijvoorbeeld bij het onderhoud aan een dijk of baggeren van een sloot), of tot een achteruitgang van de waterkwaliteit. Hierbij hebben we nadrukkelijk aandacht voor de Europese Kaderrichtlijn Water, biodiversiteit en duurzaamheid. Medegebruik moet passen bij de draagkracht van het gebied, veilig zijn en verenigbaar met andere functies. Het afwegingskader voor het aanwijzen van vaarwegen is leidend bij besluiten over uitbreiding van het netwerk. (zie paragraaf 4.2)

- **Delfland voert geen onderhoud uit om een vaarweg geschikt te houden voor varen.**

Delfland is door de provincie Zuid-Holland niet aangewezen als vaarwegbeheerder. Daarom onderhoudt Delfland het watersysteem alleen voor de waterbeheertaken die ons zijn toebedeeld: waterkwaliteit, waterkwantiteit en waterveiligheid. Uitleg over de begrippen nautisch beheer, vaarwegbeheer en watersysteembeheer vindt u in hoofdstuk 2.

- **Delfland maakt het water niet geschikt om te varen.**

Wel stelt Delfland eisen aan de dimensionering wanneer in een gebiedsontwikkeling water wordt gegraven of aangepast voor varen. Daarbij beoordelen we of voldoende rekening is gehouden met het watersysteem en kijken we of er veilig kan worden gevaren. Vanuit de Kaderrichtlijn Water (KRW) mag geen achteruitgang van de chemische en ecologische toestand plaatsvinden.

- **Delfland neemt voor vaarrecreatie geen financiële verantwoordelijkheid over van andere partijen.**

De kosten die Delfland maakt voor recreatief medegebruik zijn de kosten voor de wettelijke taken. Daarom zorgen we als nautisch beheerder wel voor bebording langs een vaarweg, maar we zullen het watersysteem niet baggeren voor de recreatievaart. Dat is een taak van een vaarwegbeheerder. Dit is Delfland niet. Ook leggen we geen ligplaatsvoorzieningen of andere voorzieningen aan. Uitleg over de begrippen nautisch beheer, vaarwegbeheer en watersysteembeheer staat in hoofdstuk 2.

- **Delfland ondersteunt de ontwikkeling naar meer elektrisch varen.**

In lijn met ons Delfland bredere duurzaamheidsbeleid ondersteunen we het verder verduurzamen van het varen en het tegengaan van vervuiling. Hierdoor dragen we bij aan een beter milieu. Voor de waterkwaliteit heeft elektrisch varen bij een maximale snelheid van 6 km/h weinig meerwaarde. Ook elektrische vaartuigen veroorzaken stroming en golfbewegingen, en de schroef van de motor kan nog steeds de bodem omwoelen. Daarom denken wij graag mee met initiatieven ter bevordering van elektrisch varen, maar we starten zelf geen projecten.

- **Het beleid en de uitvoering van taken rondom recreatief varen zijn een gezamenlijke opgave van provincie, gemeenten en Delfland.**

Ieder heeft hierbij zijn eigen rol, verantwoordelijkheden en bevoegdheden. Effectief vaarbeleid kan in veel gevallen alleen in samenwerking tot stand komen. Gezamenlijk optreden kan helpen om problemen te voorkomen of te verminderen. Denk hierbij aan weesbootjes, snelvaarders en vaartuigen die op de verkeerde plek liggen. Of aan overlast op het water, zoals dronkenschap en harde muziek waar gemeenten op handhaven. Delfland ziet hier kansen en zal hierover het gesprek aangaan met de betrokken partners.

4.2 Afmetingen vaarstrook en vaartuigen

Deze paragraaf beschrijft de toegestane afmeting van gemotoriseerde vaartuigen in relatie tot de vaarstrook en aanwezige diepte.

De vaarwegen in Delfland zijn niet overal even breed of diep. Daarom is het niet toegestaan om overal met elk type gemotoriseerd vaartuig te varen. Te grote of te diepe vaartuigen kunnen vastlopen, onveilige situaties veroorzaken of schade toebrengen aan de waternatuur, oevers en objecten in het water. Om veilig en vlot varen mogelijk te maken, gelden regels voor onder andere de afmeting van vaartuigen en de vrij te houden vaarstroken.

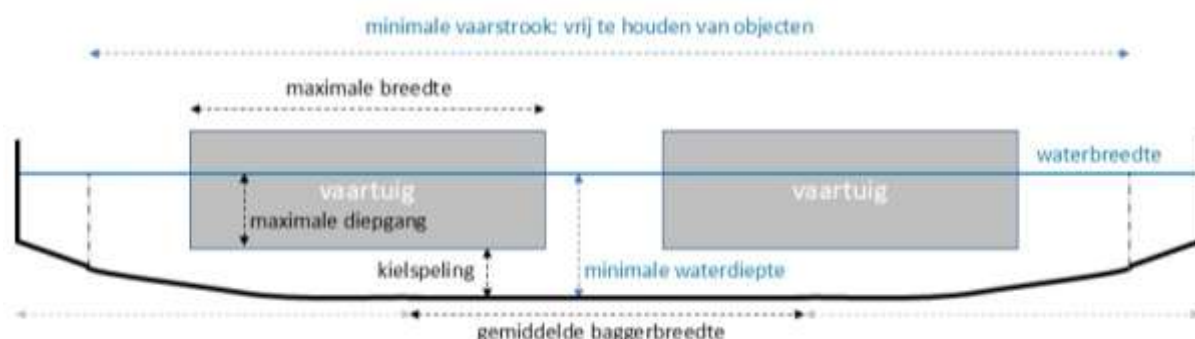
In Tabel 1 staat hoe groot de vaarstrook minimaal moet zijn. Deze strook moet vrij worden gehouden van obstakels zoals steigers, bootliften en afgemeerde boten. In de tabel staat ook

de maximale afmeting van vaartuigen per type vaarweg. In Bijlage 2 staat uitleg over begrippen in een watergang.

Tabel 1: Type vaarwegen met vrij te houden vaarstrook en afmeting vaartuigen

	Minimale vaarstrook	Maximale afmetingen vaartuig
Tweerichtingsvaarweg	10 m*	Lengte 21 m Breedte 3,5 m Diepgang 1,0 m
Eenrichtingsvaarweg	6 m	Lengte 21 m Breedte 3,5 m Diepgang 1,0 m
Ontheffingsvaarweg	8 m	Lengte 21 m Breedte 3,5 m Diepgang 1,0 m

* Als in de huidige situatie de vaarweg niet breed genoeg is, hanteert Delfland de een minimale vaarstrook van 8 m.



Figuur 5: Schematische doorsnede van een vaarweg (indicatief)

Algemene toelichting

Delfland voerde een inhoudelijke analyse naar de huidige maatvoering uit. Hierbij heeft Delfland de maat voor het maximale vaartuig en minimale vaarstrook uit de Vaarverordening Delfland vergeleken met de waarden uit de Richtlijnen van Rijkswaterstaat, het onderzoek van Provincie Zuid-Holland en de Omgevingsverordening van Provincie Fryslân (zie referentie 16, 14 en 15). Uit de analyse kwam naar voren dat het wenselijk is om voor de vereiste bevaarbare breedte voor recreatievaart in het vaarnetwerk drie keer de breedte van het vaartuig toe te passen. Dit is nodig vanwege de smalle watergangen, de mindere koersstabiliteit van recreatievaartuigen en de wisselende vaardigheid van de recreatieschippers. De uitkomsten van de analyse voor de bootafmetingen zijn in een breder perspectief geplaatst. Is het doelmatig en doeltreffend om op smallere vaarwegen een kleinere vaartuigafmeting toe te laten? Hieruit bleek dat het op dit moment efficiënter en effectiever is om andere maatregelen te nemen. De vaartuigafmetingen blijven daarom zoals ze sinds 2015 in de Vaarverordening Delfland staan.

Waar we knelpunten tegenkomen omdat vaarwegen smaller of ondieper zijn, dan in de tabel staat, hanteren we dezelfde aanpak als voor de knelpunten die uit de nautische evaluatie kwamen (zie paragraaf 3.3). De insteek van Delfland is om met de betrokken gemeenten en omgeving tot passende oplossingen te komen. Daarbij kan gedacht worden aan het instellen van eenrichtingsvaarverkeer, het aanwijzen als ontheffingswater, het verbieden van afmeren, of het plaatsen van verkeersborden om te waarschuwen voor lage doorvaart of ondiep water.

Toelichting op type vaarwegen:

In de Vaarverordening Delfland is het uitgangspunt dat overal een minimale vaarstrook van 8 m moet zijn. Waar meer ruimte is, kiezen we nu voor tweerichtingsverkeer voor een bredere vaarstrook van 10 m. Waar dat niet kan, blijft 8 m het uitgangspunt. Als een minimale vaarstrook van 8 ook niet mogelijk is, kunnen we ervoor kiezen éénrichtingsverkeer in te stellen.

- Tweerichtingsvaarweg

Het grootste deel van het vaarnetwerk in Delfland is geschikt voor tweerichtingsvaarverkeer. De vaarwegen zijn echter niet heel breed en diep. Daarom geldt er een minimale vaarstrook en een maximale vaartuigafmeting, zodat recreatief varen hier vlot en veilig mogelijk is. Het uitgangspunt is een minimale vaarstrook van 10 m. Dit is in het merendeel van het vaarnetwerk mogelijk. Waar in de huidige situatie de vaarweg niet breed genoeg is, hanteert Delfland de nu al geldende minimale vaarstrook van 8 m.

- Eénrichtingsvaarweg

In bijzondere gevallen kiest Delfland voor een éénrichtingsvaarweg. Een aantal bestaande vaarwegen is te smal om elkaar (veilig) te passeren of heeft ecologisch niet voldoende draagkracht voor tweerichtingsverkeer. Zonder deze watergangen is het echter niet mogelijk om een bestaande recreatieve route te varen. Daarom zijn deze wateren aangewezen als een éénrichtingsvaarweg. In het huidige vaarnetwerk is op twee locaties een éénrichtingsvaarweg opgenomen. In deze beleidsnota koppelen we een minimale breedte van de vaarstrook aan een éénrichtingsvaarweg. De minimale vaarstrook is op deze vaarwegen 6 m.

- Ontheffingsvaarweg

Een ontheffingsvaarweg is een vaarweg die niet geschikt is voor gemotoriseerd varen, bijvoorbeeld vanwege de ecologie die schade ondervindt van gemotoriseerd vaarverkeer. Het kan ook zijn dat de watergang niet breed of diep genoeg is voor doorgaande gemotoriseerde recreatievaart. Delfland behoudt hier de huidige minimale vaarstrook van 8 m. Binnen een aantal woonwijken liggen ontheffingsvaarwegen. Gemotoriseerd varen is hier alleen toegestaan als je een ontheffing hebt van Delfland. Het college kan een ontheffing verlenen voor gemotoriseerd varen op deze wateren als aan specifieke voorwaarden wordt voldaan. Bijvoorbeeld als je direct aan een ontheffingsvaarweg woont. De voorwaarden worden opgenomen in het algemeen verkeersbesluit.

Toelichting op maximale afmeting van gemotoriseerde vaartuigen:

- Maximale vaartuigafmeting

- Breedte:

Delfland heeft een analyse uitgevoerd waaruit blijkt dat de meeste tweerichtingsvaarwegen in het huidige vaarnetwerk breed genoeg zijn voor een vaarstrook van 10 meter. Dit is breed genoeg voor een maximale bootbreedte van 3,5 meter.

- Lengte:

Grote en lange vaartuigen kunnen niet goed manoeuvreren in de smallere wateren en horen daarom op de grotere vaarwegen thuis. Delfland maakt bij de vaartuigafmeting geen onderscheid in de verschillende doelgroepen zoals commerciële vaartuigen, historische vaartuigen en sloepen. Daarom blijft de

maximale lengte van een gemotoriseerd vaartuig 21 meter.

- Diepgang:
De diepgang van vaartuigen is belangrijk voor de waterkwaliteit. Bij ondiepe vaarwegen kan de schroefbeweging de bodem omwoelen, waardoor nutriënten en mogelijk verontreiniging uit de bagger vrijkomen. Omdat de waterkwaliteit hierdoor verslechtert, moet er minimaal 0,2 meter afstand tussen de onderkant van het vaartuig en de waterbodem zitten (kielspeling). Voor de afstand tussen de waterspiegel en de waterbodem gaat Delfland uit van de minimale diepte die in de Legger Delfland staat. Op de meeste plekken in het vaarnetwerk is voldoende ruimte voor een diepgang van 1m. Daarom blijft de maximale diepgang van een gemotoriseerd vaartuig 1 meter.
- Ontheffingsmogelijkheid vaartuigafmeting
Delfland kan onder voorwaarden een ontheffing/vergunning verlenen op basis van de Scheepvaartverkeerswet/ BPR voor grotere scheepsafmetingen. Het beleid is om zo min mogelijk uitzonderingen te maken en te kijken naar het belang voor het varen met een afwijkende scheepsmaat.
- Waterscooters
Voor waterscooters geldt een algeheel vaarverbod. De aandrijving van een waterscooter werkt met een pomp waarbij water er aan de achterzijde met kracht uitgepompt wordt. Dit veroorzaakt schade aan oevers en ecologische waarden.

4.3 Vaarsnelheid

De maximale vaarsnelheid in het gemotoriseerde vaarnetwerk is 6 kilometer per uur.

Toelichting

Met deze vaarsnelheid wordt zoveel mogelijk voorkomen dat onnodige opwerveling van slib (negatieve invloed op waterkwaliteit) en schade aan waterstaatswerken ontstaat. Bovendien kunnen boten elkaar met deze snelheid in de meeste gevallen zonder problemen passeren.

Een lagere snelheid dan 6 kilometer per uur is in de praktijk niet haalbaar. De meeste vaartuigen kunnen niet langzamer varen en een vaartuig wordt minder goed bestuurbaar. Delfland zal daarom bij lokale knelpunten voor nautische veiligheid en voor ecologische waterkwaliteit andere maatregelen nemen. Denk bijvoorbeeld aan (tijdelijke) communicatieborden die aandacht vragen voor obstakels in de vaarstrook en het broedseizoen.

Delfland zal de maximale vaarsnelheid opnemen in een algemeen verkeersbesluit.

Uitzondering

Op een tweetal plekken geldt op dit moment een maximale vaarsnelheid van 4 kilometer per uur. Dit zijn de Boomawatering, en de Strijp- en Rijnwatering. Deze wateren zijn smal en ondiep. Voor deze wateren bekijken we of we deze vaarsnelheid willen handhaven of dat we een andere maatregel nemen.

4.4 Afmeren

Deze paragraaf beschrijft het algemene kader voor afmeren in een vaarweg.

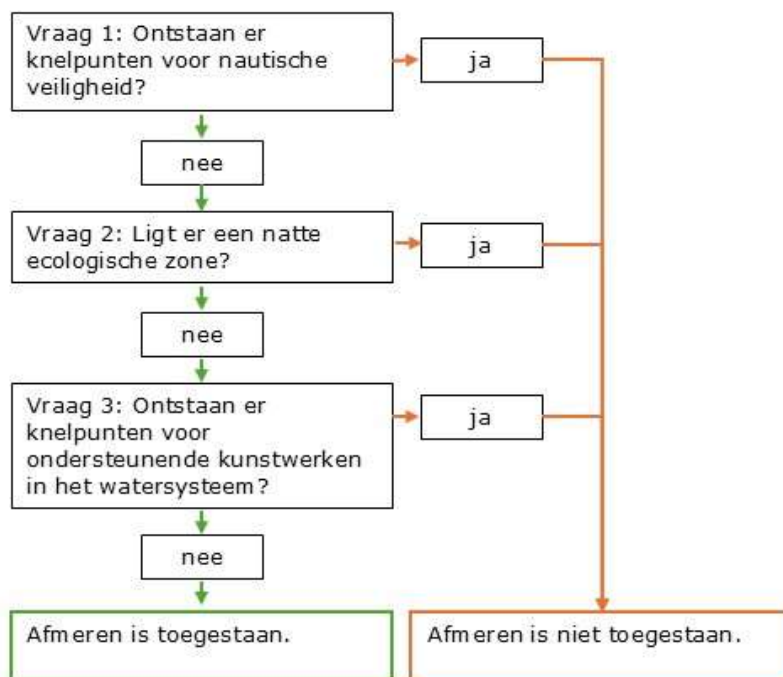
Waar gevaren wordt, is behoefte om af te meren. Dit kan bijvoorbeeld in een plezierhaven of in de vaarweg zelf. Het afgemeerde vaartuig mag echter niet in de weg liggen. Daardoor is afmeren niet overal mogelijk. Delfland beoordeelt of de vlotte en veilige doorvaart van het vaarverkeer niet in gevaar komt en/of er geen bezwaren zijn vanuit waterbeheer (waaronder waternatuur). Daarnaast kunnen gemeenten eigen ligplaatsenbeleid hebben, waarin ook ruimtelijke ordening en sociale veiligheid een rol spelen.

Voor afmeren is geen vergunning van Delfland nodig, maar gemeenten kunnen een eigen ligplaatsenbeleid hebben. Controleer daarom bij de gemeente of een vergunning nodig is voor het afmeren of het innemen van een ligplaats. Is de kade niet van u? Dan heeft u ook toestemming nodig van de eigenaar.

Steigers en andere afmeerconstructies vallen niet onder deze paragraaf. Alleen het afmeren van de gemotoriseerde boten zelf. Delfland ziet de constructies die nodig zijn om aan te meren als objecten in een vaarweg. Hoe Delfland hiermee omgaat staat in paragraaf 5.1.

4.4.1 Afwegingskader afmeren in een vaarweg

Afmeren in een vaarweg is toegestaan als aan de eisen van Delfland wordt voldaan. De eisen van Delfland staan in een afwegingskader, zie Figuur 6.



Figuur 6: Afwegingskader afmeren in een vaarweg

Hieronder staan de eisen die horen bij de vragen in het afwegingskader:

- Vraag 1: Ontstaan er knelpunten voor de nautische veiligheid?

Eis: afmeren mag alleen als:

- de minimale vaarstrook behouden blijft. In paragraaf 4.2 staat welke vaarstrook vrij moet worden gehouden;

- het vaartuig buiten onoverzichtelijke bochten (90 graden of scherper) ligt;
- het vaartuig minimaal 8 meter vanaf een brug ligt.

Toelichting: Het vaarverkeer mag niet gehinderd worden door afgemeerde boten. Of ze nu langs de oever liggen of aan een steiger. Bruggen kunnen versmallingen in een vaarweg veroorzaken. De vaarstrook mag niet kleiner worden doordat er boten liggen.

- Vraag 2: Licht er een natte ecologische zone?

Eis: afmeren is alleen buiten een natte ecologische zone toegestaan. Het mag dus niet langs, naast, op of in een natte ecologische zone.

Toelichting: Delfland beschermt en verbetert de chemische en ecologische waterkwaliteit in sloten, vaarten en plassen. Dus ook in een vaarweg. Dat doen we bijvoorbeeld door het aanleggen van nieuwe waternatuur, zoals natte ecologische zones. Hiermee maken we nieuw leefgebied voor waterplanten en dieren. Er zijn verschillende soorten natte ecologische zones. Voorbeelden van natte ecologische zones zijn natuurvriendelijke oevers, vispaaiplaatsen en drijvende eilanden. Al deze nieuwe waternatuur zorgt ook voor meer biodiversiteit in ons gebied. Gemotoriseerd varen heeft een negatief effect op de ontwikkeling van de ecologische waterkwaliteit. Varen en afmeren zorgen onder andere voor golfslag en opwoeling van de bodem. Het afgemeerde vaartuig zorgt voor schaduw waardoor planten minder goed groeien. In de Legger Delfland staan de locaties van de natte ecologische zones.

- Vraag 3: Ontstaan er knelpunten voor ondersteunende kunstwerken in het watersysteem?

Eis: afmeren mag alleen als:

- Het vaartuig minimaal 20 meter vanaf een gemaal ligt.
- Het vaartuig minimaal 8 meter vanaf een ondersteunend kunstwerk zoals een stuw, inlaat of duiker ligt.

Toelichting: Het beheer en onderhoud van het watersysteem, zoals ondersteunende kunstwerken, mag niet gehinderd worden door afgemeerde boten. Wanneer een gemaal in werking wordt gesteld, zal de stroming in de watergang grotere snelheden dan normaal bereiken. Daarnaast kan het waterniveau van de watergang snel dalen. Het vaartuig mag het functioneren van het gemaal niet verslechteren. Ook kan het vaartuig beschadigen als deze te dichtbij afgemeerd ligt.

4.5 Vaarverbod en stremmingen

Delfland kan een tijdelijk vaarverbod instellen of een stremming afkondigen.

Bepaalde vaarwegen zijn dan tijdelijk niet bevaarbaar of er is tijdelijk hinder. In deze paragraaf staat in welke situaties dit kan voorkomen. Hou hier rekening mee als u het water op gaat.

Delfland publiceert alle stremmingen in het Waterschapsblad. Een actueel overzicht van de stremmingen staat op de website van Delfland. De initiatiefnemer plaatst borden in de vaarweg om de stremming aan te kondigen.

4.5.1 Stremming door activiteiten

Een stremming kan ontstaan door werkzaamheden of activiteiten in de vaarweg, bijvoorbeeld bij onderhoud aan een brug, de aanleg van een warmtenetwerk, of een evenement op het water. In dat geval kan een vaarweg tijdelijk geheel of gedeeltelijk worden gestremd.

Delfland stremt niet zomaar een vaarweg. De initiatiefnemer van de activiteit moet hiervoor toestemming vragen. Hierbij geldt voor een stremming in het vaarseizoen het zwaarwegend belang moet worden aangetoond. Meer hierover is te lezen in paragraaf 5.4.

4.5.2 Stremming tijdens droogte

Tijdens droge perioden kunnen delen van het vaarnetwerk tijdelijk onbereikbaar zijn. Dit gebeurt bijvoorbeeld als het een lange tijd warm is en het niet geregend heeft. Bij een watertekort zijn de Buitensluis Schiedam en de Vlaardinger Driesluizen volledig gestremd omdat er dan niet gesloten wordt. Hoewel recreatievaart kan omvaren via de Parksluizen, kunnen gemotoriseerde vaartuigen door beperkingen in brughoogte soms geen gebruik maken van deze route. Hierdoor kan het gebeuren dat schepen hun ligplaats tijdelijk niet kunnen bereiken. In overleg met Delfland kan bij uitzondering worden afgeweken van het opgelegde schutregime.

Meer algemene informatie is te vinden in het Droogteprotocol schutten beheergebied Delfland 2023.

4.5.3 Vaarverbod bij ijsgroei

Wanneer er een langere periode van vorst verwacht wordt en/of het al een paar dagen vriest, moet Delfland maatregelen nemen. De gemalen mogen geen schade van ijsvorming krijgen. Ook kan er tijdelijk een vaarverbod op bepaalde vaarwegen van Delfland gelden. Dit biedt kansen om te schaatsen.

Delfland maakt tijdens een vorstperiode een afweging waarbij onderstaande volgorde van prioriteiten wordt gebruikt:

- Waterhuishoudkundige belangen (kwantiteit/kwaliteit);
- Nautische belangen;
- Flora- en fauna belangen (vissen/vogels);
- Recreatieve belangen (schaatsers).

Meer algemene informatie is te vinden in het Draaiboek Vorst & dooi.

4.6 Weesbootjes

Weesbootjes zijn vaartuigen die niet meer worden onderhouden en zijn achtergelaten. Zulke bootjes kunnen loskomen van de kant en zinken. Zodra een vaartuig overlast veroorzaakt, bijvoorbeeld door een lekkende motor of afbladderende verf (schadelijk voor de waterkwaliteit), door belemmering van de doorstroming (waterkwantiteit), of door het blokkeren van de doorvaart (maatschappelijke functie van het watersysteem), zijn wij bevoegd het vaartuig te verwijderen. Dit doet Delfland op basis van de Wrakkenwet.

In andere gevallen ligt de verantwoordelijkheid voor weesbootjes bij de gemeente, die bepaalt of en wanneer zij maatregelen neemt. Denk bijvoorbeeld aan hoe een kade of oever eruitziet (de uitstraling) of aan illegaal wonen op een weesbootje (overlast).

Delfland heeft deze handelwijze vastgelegd in de Werkinstructie "Handelen na constatering wrak".

4.7 Mogelijkheden aanwijzen vaarweg

Delfland is als nautisch beheerder bevoegd om vaarwegen aan te wijzen waar gemotoriseerd gevaren mag worden. Uitbreiding van het vaarnetwerk is mogelijk als aan de eisen van Delfland wordt voldaan. Hiervoor heeft Delfland een afwegingskader ontwikkeld, zie paragraaf 4.7.1.

Toelichting

Gemotoriseerd varen is niet overal toegestaan.

Vaartuigen, zoals sloepen en kajuitboten, kunnen negatieve effecten hebben op de waterstaatswerken van Delfland. Golfslag kan de grond bij oevers wegslaan en natte ecologische zones kunnen worden aangetast. Hierdoor verzwakken waterkeringen en kunnen waterplanten ontwortelen. Verder kan de schroefbeweging van motoren zorgen voor omwoeling van de bodem, waardoor het water troebel wordt. Dit heeft nadelige gevolgen voor waterdieren en waterplanten.

Ook is niet elk water breed genoeg of diep genoeg voor gemotoriseerd vaarverkeer. Vaartuigen moeten elkaar veilig kunnen passeren en mogen niet vastlopen in de waterbodem.

Als we besluiten een vaarweg aan te wijzen, passen we de betreffende kaart bij het algemene verkeersbesluit aan. Daarbij koppelen we een minimale vaarstrook aan het betreffende water.

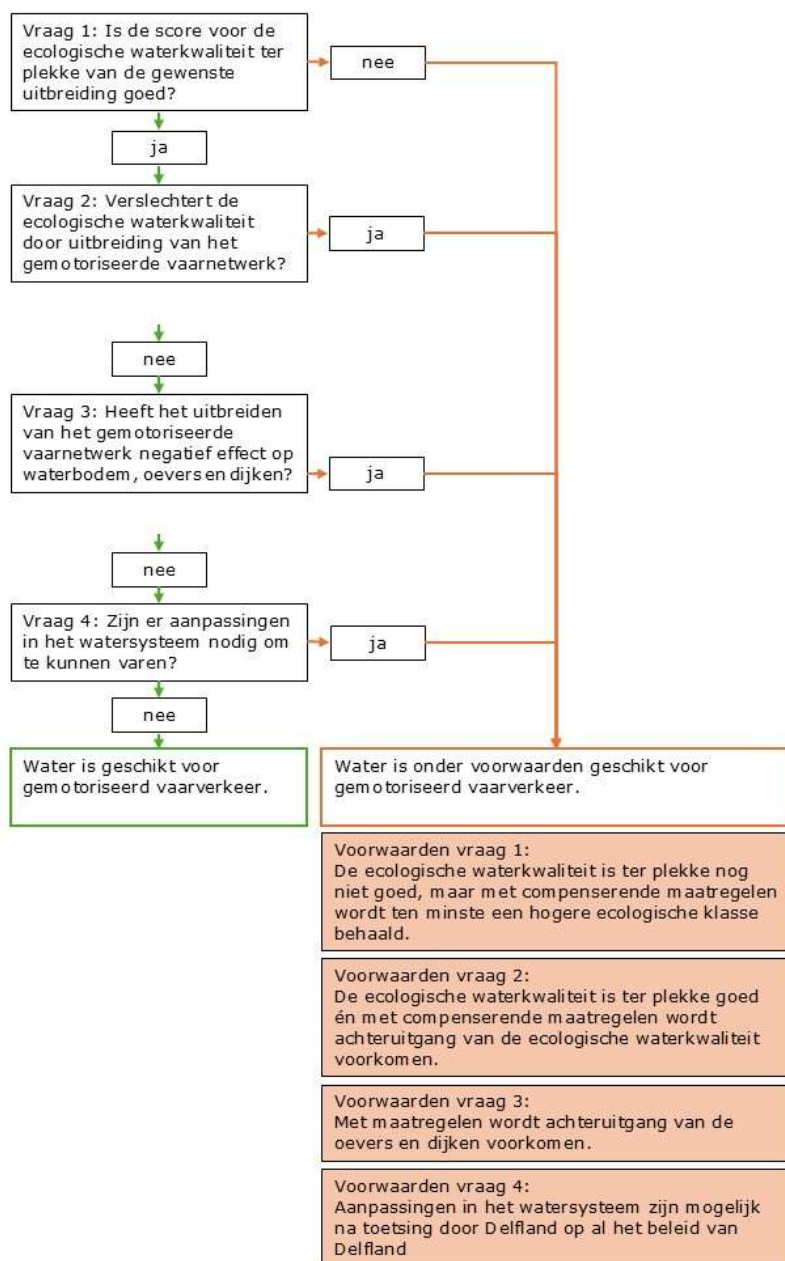
4.7.1 Afwegingskader aanwijzen watergang voor gemotoriseerd vaarverkeer

Delfland breidt de vaarkaart op verzoek uit als de aangevraagde uitbreiding aan onze eisen voldoet. Hiervoor moet de initiatiefnemer onderstaand afwegingskader doorlopen en aantonen dat aan de eisen wordt voldaan.

Bij het uitbreiden van het vaarnetwerk voor algemene recreatieve doeleinden voor doorgaand vaarverkeer gaat Delfland uit van vaarwegen waar iedereen gemotoriseerd mag varen. Het is anders bij nieuw vaarwater in nieuwbouwprojecten. Deze vaarwegen zijn specifiek bedoeld voor de bewoners en zullen worden aangewezen als ontheffingsvaarweg. Na aanwijzing door Delfland is het alleen toegestaan om hier met een ontheffing gemotoriseerd te varen.

Het schema in Figuur 7 wordt gebruikt bij aanvragen voor gemotoriseerd varen:

- op bestaande watergangen;
- op watergangen die nog moeten worden gegraven.



Figuur 7: Afwegingskader aanwijzen watergangen als vaarweg

Toelichting op de vragen in het afwegingskader:

- Vraag 1: Is de score voor de ecologische waterkwaliteit ter plekke van de gewenste uitbreiding goed?

Eis: De Kaderrichtlijn Water (KRW) eist een goede score voor de ecologische waterkwaliteit. Als de huidige ecologie score slecht, ontoereikend of matig is, stelt Delfland als voorwaarde dat maatregelen worden getroffen om de score te verbeteren. Door te treffen maatregelen moeten de ecologische scores ten minste één klasse hoger worden.

Toelichting: De score voor ecologie wordt bepaald door het laagst scorende biologische kwaliteitselement (algen, macrofauna, overige waterflora of vissen). Om de score met een klasse te verhogen moet daarom het laagst scorende kwaliteitselement verbeteren. In veel gevallen zijn maatregelen van toepassing die zorgen voor diverse begroeiing van het water en de oever. Macrofauna en vissen profiteren daarvan mee. Denk bij maatregelen aan het aanbrengen van vooroevers bij een natte ecologische zone (NEZ) of het aanleggen van een NEZ;

Delfland beoordeelt of de voorgestelde maatregelen de knelpunten verminderen/wegnemen die door gemotoriseerd varen veroorzaakt worden. Hiervoor gebruiken we de ecologische sleutelfactoren (ESF) (zie referentie 17). Gemotoriseerd varen heeft invloed op:

- ESF2 - Licht: vertroebeling door schroefwerking, golfslag en stroming vermindert het doorzicht;
- ESF3 - Waterbodem: omwoeling van de bodem maakt nutriënten vrij, waardoor de waterkwaliteit slechter wordt;
- ESF4 - Habitatgeschiktheid: golfslag en stroming tasten de geschiktheid van leefgebieden aan. Dit geldt vooral voor planten, wat doorwerkt op macrofauna en vissen;
- ESF5 - Verspreiding: door het verdwijnen van waterplanten kan fauna (vis bijvoorbeeld) steppingstones kwijtraken waardoor migratieroutes worden onderbroken en verspreiding wordt belemmerd;
- ESF6 - Verwijdering: golfslag en stroming kunnen ervoor zorgen dat planten ontworteld raken;
- ESF7 - Organische belasting: organische belasting kan toenemen door (illegale of onbedoelde) lozing van afvalwater vanuit kajuitboten en door omwoeling van de waterbodem;
- ESF8 - Toxiciteit: toename van giftige stoffen die vrijkomen uit antifouling, uit verbrandingsmotoren, of vanuit de waterbodem wanneer deze door vaarverkeer wordt omgewoeld.

De Ecologische Sleutelfactoren (ESF) hebben een relatie met de waterkwaliteit. De ecologische kwaliteit blijft gelijk als de parameters die we meten niet veranderen. Via de ecologische sleutelfactoren weten we ook in welke richting we de maatregelen moeten zoeken om knelpunten op te heffen en een betere ecologische kwaliteit mogelijk te maken.

- Vraag 2: Verslechtert de ecologische waterkwaliteit door de uitbreiding van het gemotoriseerde vaarnetwerk?

Eis: De KRW eist dat er geen (tijdelijke) achteruitgang van de bestaande waterkwaliteit mag zijn. De negatieve gevolgen die gemotoriseerd varen heeft op de waterkwaliteit moeten dan ook worden voorkomen of gecompenseerd met maatregelen.

Toelichting:

Delfland kijkt bij het beantwoorden van deze vraag welke knelpunten gemotoriseerd varen veroorzaakt. Hiervoor gebruiken we de ecologische sleutelfactoren (ESF). Deze worden uitgelegd bij vraag 1.

De ecologische sleutelfactoren hebben een relatie met de waterkwaliteit. De ecologische kwaliteit gaat achteruit als de parameters die we meten verslechteren. Via de ecologische sleutelfactoren weten we ook in welke richting we de maatregelen moeten zoeken om het knelpunt op te heffen en een betere ecologische kwaliteit mogelijk te maken.

Denk bij maatregelen aan het verbreden van watergangen, het aanbrengen van vooroevers bij een natuurlijke ecologische zone (NEZ) of het aanleggen van een NEZ.

- Vraag 3: Heeft het uitbreiden van het gemotoriseerde vaarnetwerk negatief effect op waterbodembodem, oevers en dijken?

Eis: De aanvrager moet aantonen dat gemotoriseerd varen geen schade veroorzaakt aan de dijk, oevers en waterbodembodem. Wanneer dit wel het geval is moet de initiatiefnemer maatregelen nemen om de schade te voorkomen.

Toelichting: De dijken moeten sterk en stevig genoeg zijn om overstromingen te voorkomen. Ook moet het water breed en diep genoeg blijven om de aan- en afvoer van water te garanderen en wateroverlast te voorkomen. Gemotoriseerd varen en ook afmeren kan in de watergangen een negatief effect hebben op dijken en oevers. Onder andere oeverplanten, gras en oeverbescherming worden geraakt door golven van de bewegende scheepsromp. Door de schroefbeweging kan ook de stabiliteit van de waterbodembodem minder worden. Als het vaartuig dicht bij de kant vaart, kan de schroef van het vaartuig ook voor opwerveling van oevermateriaal zorgen. Dan wordt de oeverbescherming minder stabiel.

Denk bij maatregelen aan het plaatsen van een golfbestendige beschoeiing of het plaatsen van een vooroever.

- Vraag 4: zijn er aanpassingen in het watersysteem nodig om gemotoriseerd te kunnen varen?

Eis: De watergang moet aan de inrichtingseisen (breedte, diepte, profiel, bochten, aansluitingen, etc.) van een vaarweg voldoen. De initiatiefnemer van een verandering in het watersysteem financiert de uitvoering van zijn plan. Delfland neemt voor vaarrecreatie geen financiële verantwoordelijkheid over van andere partijen.

Toelichting: Varen moet vlot en veilig kunnen. Als de watergang te smal is om elkaar veilig te kunnen passeren, moet de watergang worden verbreed. Als de watergang te ondiep is om veilig te kunnen varen zonder vast te komen zitten, moet hij dieper

worden gemaakt. Verder moet het zicht op de vaarweg bij bochten en zijtakken goed zijn. Bestaande obstakels moeten worden verwijderd en er mogen geen nieuwe obstakels, zoals schuttingen, schuren en bomen, komen.

Voor de inrichtingseisen gebruikt Delfland de Richtlijn Vaarwegen 2020 van Rijkswaterstaat. De regels en principes uit deze richtlijn zijn ook toepasbaar op kleinere watergangen. In paragraaf 4.2 staan maten voor de vaarstrook en vaartuigafmeting.

5 Uitgangspunten voor activiteiten in vaarnetwerk

In dit hoofdstuk staan uitgangspunten die gelden voor initiatiefnemers van activiteiten in of langs een vaarweg.

Wie bijvoorbeeld een brug, steiger of andere constructie wil bouwen in een vaarweg, of wie een evenement op het water wil organiseren, moet voldoen aan specifieke regels. Sommige activiteiten kunnen ertoe leiden dat een vaarweg tijdelijk geheel of gedeeltelijk wordt gestremd. In dit hoofdstuk staat hoe Delfland activiteiten en objecten in de vaarweg beoordeelt en of zwemmen in een vaarweg is toegestaan.

5.1 Objecten in, op en naast een vaarweg

5.1.1 Nieuwe objecten

Een vaarweg vervult een maatschappelijke functie. Delfland heeft de (wettelijke) taak om bij vergunningaanvraag rekening te houden met deze functie. Het uitgangspunt is dat initiatieven van derden varen niet mogen hinderen, tenzij sprake is van een zwaarder belang. Dit betekent in ieder geval dat:

- de minimale vaarstrook behouden blijft;
- de minimale waterdiepte behouden blijft;
- dat de doorvaarthoogte behouden blijft;
- het zicht op de vaarweg en de nautische verkeersborden behouden blijft.

Toelichting

Onder objecten vallen bijvoorbeeld afmeerconstructies, woonboten, terrasboten, constructies voor het te water laten van recreatieschepen, bootliften, steigers (zoals vis- en aanlegsteigers), Fauna Uittreedplaatsen (FUP's), en bruggen.

Bij de beoordeling van vergunningaanvragen kijkt Delfland of het object of activiteit het varen belemmert:

- In principe mogen geen objecten in de vaarstrook worden geplaatst. Door de vaarstrook vrij te houden, kunnen vaartuigen elkaar vlot en veilig passeren. In paragraaf 4.2 staat de vaarstrookafmeting die vrij moeten worden gehouden. Gaat u een steiger of vlonder gebruiken om een vaartuig aan te meren? Let erop dat het vaartuig dan buiten de vaarstrook komt te liggen.
- Door het plaatsen van het object mag de vaarweg niet te ondiep worden. Vaartuigen mogen niet in de waterbodem vast komen te zitten. Ook moet de watergang diep genoeg blijven voor de doorstroming van het water. Dit is het waterstaatkundige belang (zie ook paragraaf 4.2.).
- Een object mag een vaarweg niet blokkeren. Als bijvoorbeeld een brug te laag is, kunnen er geen gemotoriseerde vaartuigen meer onderdoor. Volgens de Richtlijnen Vaarwegen 2020 (RVW2020) mag de doorvaarthoogte van nieuwe bruggen niet lager zijn dan die van bestaande of geplande bruggen in de omgeving. Delfland neemt dit uitgangspunt over.

De verplichting van Delfland om bij het plaatsen van objecten rekening te houden met de maatschappelijke functie varen, staat in de Waterschapsverordening Delfland. De eis om de vaarstrook vrij te houden staat nu nog in de Vaarverordening Delfland, maar zal worden opgenomen in een algemeen verkeersbesluit.

Aanvullende eisen ter bescherming van het watersysteem staan in de waterschapsverordening, beleidsnota's (zoals beleidsnota drijvende objecten en beleidsnota beperken en voorkomen wateroverlast) en in beleidsregels. Aanvullende eisen bepalen bijvoorbeeld dat een steiger de dijk of kade niet slechter mag maken. Of dat een brug de oever niet zo smal mag maken dat het water niet meer goed kan doorstromen.

Delfland plaatst soms ook (tijdelijke) objecten in het water. Denk bijvoorbeeld aan fuiken voor rivierkreeften of vallen voor muskusratten. Deze objecten moeten ook buiten de vaarstrook worden geplaatst. Omdat ze niet altijd zichtbaar zijn, worden deze locaties gemarkeerd met bijvoorbeeld een bord of vlag.

Wanneer het niet mogelijk is om met een object buiten de vaarstrook te plaatsen, moet Delfland aantonen dat het watersysteembelang op die locatie voor die tijdsduur zwaarder weegt dan de maatschappelijke functie varen.

5.1.2 Onderhoud van bestaande objecten

Objecten in en langs vaarwegen moeten zodanig worden onderhouden dat zij de vlote en veilige doorvaart niet belemmeren.

Toelichting

Langs vaarwegen mogen takken van bomen niet over het water hangen. Omdat takken het zicht op vaarverkeersborden en de veilige doorvaart hinderen, handhaaft Delfland hier op.

Weesbootjes kunnen ook de vlote en veilige doorvaart hinderen. Weesbootjes zijn vaartuigen die niet meer worden onderhouden en zijn achtergelaten. Ze kunnen loskomen van de kant en ze kunnen zinken. In paragraaf 4.6 staat meer informatie over onze aanpak voor weesbootjes.

5.2 Zwemmen in een vaarweg

Zwemmen is op grond van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) niet toegestaan in het gedeelte van een vaarweg dat bestemd is voor de doorgaande scheepvaart. Ook bij bruggen en sluizen is zwemmen verboden. Delfland heeft hier geen aanvullende regels op.

5.3 Evenementen in, op en langs een vaarweg

Bij een aanvraag voor een evenement in, op en langs een vaarweg toetst Delfland of:

- het evenement te combineren is met het waterstaatkundig belang (waterkwaliteit inbegrepen);
- het evenement het beheer en onderhoud van de waterstaatswerken niet belemmert;
- het evenement de scheepvaart (maatschappelijke functie van het watersysteem) niet onevenredig belemmert.

Toelichting

Water en oevers zijn een aantrekkelijke plek voor het organiseren van evenementen. Bij evenementen gaat het vrijwel altijd om initiatieven van derden die een uniek karakter hebben. Voorbeelden zijn het Varend corso en Swim to fight cancer.

In de waterschapsverordening staan de regels hoe Delfland een evenement op basis van de waterstaatkundige belangen beoordeelt. Het gaat dan om de voorbereiding ervan op de locatie van het evenement en om het houden van het evenement zelf. Delfland bekijkt ook of rekening is gehouden met de maatschappelijke functie varen en of de nautische veiligheid

gegarandeerd blijft. Hierbij speelt de mate van beperking van de doorvaart, het gebied en de duur van de beperking een rol. Delfland weegt de belangen af. De initiatiefnemer is verantwoordelijk voor het nemen van veiligheidsmaatregelen als dit nodig is. Indien nodig moet de initiatiefnemer van het evenement toestemming vragen om een vaarweg te stremmen. Meer hierover is te lezen in paragraaf 5.4.

Zwemmen is op grond van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) niet toegestaan in het gedeelte van een vaarweg dat bestemd is voor de doorgaande scheepvaart. Bij zwemevenementen zal de scheepvaart gestremd moeten worden zodat het evenement veilig kan worden gehouden. Let erop dat bij een zwemevenement ook de waterkwaliteit een rol speelt. Vaarwegen en binnenhavens zijn geen aangewezen zwemlocaties. Op deze locaties meet Delfland in de basis de zwemwaterkwaliteit niet, nemen we geen specifieke maatregelen voor de zwemwaterkwaliteit en kan gezond zwemmen daarom niet worden gegarandeerd.

5.4 Stremmen van een vaarweg

Een stremming kan nodig zijn wanneer werkzaamheden of activiteiten plaatsvinden in een vaarweg. Bijvoorbeeld bij onderhoud aan een brug, bij het aanleggen van een warmtenetwerk, of tijdens een evenement op het water. In zulke gevallen kan een vaarweg tijdelijk, geheel of gedeeltelijk, worden afgesloten.

De initiatiefnemer moet toestemming aan Delfland vragen om een vaarweg te stremmen. Delfland kijkt hierbij naar onderstaande punten:

- Stremmingen binnen het vaarseizoen zijn alleen toegestaan als zwaarwegend belang wordt aangetoond;
- De initiatiefnemer moet onderzoeken of er omleidingsroutes (over bestaande vaarwegen) mogelijk zijn.
- De initiatiefnemer laat zien welke maatregelen hij neemt voor de nautische veiligheid.

Toelichting

Varen op het vaarnetwerk in Delfland moet zo min mogelijk worden gehinderd. Omdat de vaarwegen in de zomerperiode intensief gebruikt worden, zijn stremmingen in principe alleen buiten het vaarseizoen toegestaan. Alleen bij een zwaarwegend belang kan Delfland een stremming binnen het vaarseizoen toestaan. Het is aan de initiatiefnemer om dit zwaarwegend belang aan te tonen. Na 1 november en voor 1 april vindt vrijwel geen vaarverkeer plaats en is een stremming relatief eenvoudig af te stemmen met andere vaarweggebruikers.

Delfland zal bovenstaande eisen verder uitwerken in een algemeen verkeersbesluit voor het vaarnetwerk. Als het algemeen verkeersbesluit is vastgesteld, zullen de concrete uitgangspunten gaan gelden. Een actueel overzicht van de stremmingen staat op de website van Delfland.

6 Begrippenlijst en afkortingen

6.1 Begrippenlijst

In deze beleidsnota wordt verstaan onder:

Afmeren: het vastmaken van een vaartuig aan de oever, kade, of steiger. (geen bron)

Drijvend object: een object te water dat, uit hoofde van zijn feitelijke bestemming of gebruik, plaatsgebonden is. (tekst uit Vaarverordening Delfland)

Gemotoriseerd vaartuig: vaartuig dat gebruik maakt van zijn mechanische middelen tot voortbeweging. (bron: Binnenvaartpolitiereglement).

Toelichting: Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt in de brandstof of elektriciteitsvoorziening van de motor. De volgende gemotoriseerde vaartuigen varen regelmatig in Delfland: kajuitboot, open motorboot, sloep, schuit en rondvaartboot. De boten kunnen een binnenboordmotor of een buitenboordmotor hebben. Daarnaast varen er onder andere maaiboten voor het onderhoud van het watersysteem.

Legger: de legger van het Hoogheemraadschap van Delfland als bedoeld in artikel 2.39 Omgevingswet, artikel 78 Waterschapswet, artikel 7.1.3.2 Zuid-Hollandse Omgevingsverordening en artikel 5 Reglement van Bestuur voor het Hoogheemraadschap van Delfland, bestaande uit de leggerkaart en de leggertekst. (bron: Waterschapsverordening Delfland)

Leggerdiepte: de normatieve diepte van het watervoerend deel van primair of secundair water tot waar het buitengewoon onderhoud moet worden uitgevoerd, en als zodanig is aangegeven op de leggerkaart. (bron: Waterschapsverordening Delfland)

Ligplaats: De plaats in het water die door een vaartuig kan worden ingenomen. (bron Verordening op de Binnenwateren voor de gemeente Den Haag)

Minimale diepte: de normatieve diepte van het watervoerend deel van primair of secundair water welke vereist is. (bron: Legger Delfland)

Toelichting: zie paragraaf 4.2

Natte ecologische zone: deel van een oppervlaktewaterlichaam waarin door inrichting of ecologisch geoptimaliseerd beheer, of een combinatie daarvan, leefgebied is gecreëerd voor waterplanten en -dieren, waarmee verbetering van de waterkwaliteit en biodiversiteit wordt bevorderd. (bron: Legger Delfland)

Nautisch beheer: de zorg voor een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. (tekst uit Vaarverordening Delfland)

Oever: het gebied op de grens van water en land. (bron: Aquo-standaard)

Oeverbescherming: beschoeiing of damwand die wordt aangelegd in de oeverlijn om de oever tegen afkalving te beschermen. (bron: Waterschapsverordening Delfland)

Oeverconstructie: grondkerende constructie ter instandhouding van de gronden gelegen aan het watervoerend deel van een oppervlaktewaterlichaam (bron: Legger Delfland)

Ontheffingsvaarweg: vaarweg waarop alleen met een ontheffing mag worden gevaren.

Oppervlaktewaterlichaam: samenhangend geheel van vrij aan het aardoppervlak voorkomend water, met de daarin aanwezige stoffen, en de bijbehorende bodem en oevers, alsmede flora en fauna. (bron: Waterschapsverordening Delfland)

Schip: 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. (bron: Binnenvaartpolitiereglement)

Stremming: gehele of gedeeltelijke belemmering van de doorvaart op een watergang die is aangewezen om gemotoriseerd op te varen. (tekst deels uit Vaarverordening Delfland)

Vaarnetwerk: systeem van vaarwegen die met elkaar verbonden zijn, waardoor verschillende vaarroutes mogelijk zijn. (geen bron)

Toelichting: in de beleidsnota wordt over een vaarnetwerk gesproken als het gaat om het systeem van vaarwegen waar Delfland nautisch beheerder is.

Vaarstrook: gedeelte van een vaarweg dat feitelijk door de scheepvaart kan worden gebruikt. (bron: Binnenvaartpolitiereglement)

Toelichting: zie paragraaf 4.2

Vaarseizoen: de periode van 1 april tot 31 oktober. (tekst uit Vaarverordening Delfland)

Vaarweg: elk voor het openbaar verkeer met vaartuigen openstaand water. (bron: Binnenvaartpolitiereglement)

Toelichting: Een vaarweg kan door verschillende bevoegd gezagen worden aangewezen. In het beheergebied zijn niet alle vaarwegen door hetzelfde bevoegde gezag aangewezen. Meer informatie staat in paragraaf 3.1.

Vaarwegbeheer: het in stand houden van het vaarwegprofiel ten behoeve van de scheepvaart overeenkomstig de aan dat water toegekende vaarwegfunctie. (tekst uit Vaarverordening Delfland)

Waterkering: zeewering, dijken, kaden en andere kunstmatige of natuurlijke hoogten, onder welke benaming ook, die dienen tot kering van zee-, rivier-, boezem- of polderwater. (bron: Waterschapsverordening Delfland)

Waterscooter: snelle motorboot gebouwd of ingericht om door één of meer personen skiënd door of over het water te worden voortbewogen. (bron: Binnenvaartpolitiereglement)

Toelichting: Hieronder vallen óók jetski's.

Waterstaatswerk: oppervlaktewaterlichaam, bergingsgebied, waterkering of ondersteunend kunstwerk. (bron: Waterschapsverordening Delfland)

Watersysteem: samenhangend geheel van een of meer oppervlaktewaterlichamen en grondwaterlichamen, met bijbehorende bergingsgebieden, waterkeringen en ondersteunende kunstwerken. (bron: Waterschapsverordening Delfland)

Watersysteembeheer: 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 functies. (bron: Omgevingswet)

6.2 Afkortingen

BABS	Besluit administratieve bepalingen scheepvaart
BPR	Binnenvaartpolitiereglement
BRTN	Basisvisie Recreatietoervaart Nederland
CEMT	Conférence Européenne des Ministres des Transports (CEMT)
ESF	Ecologische sleutelfactoren
KRW	Kaderrichtlijn Water
SVW	Scheepvaartverkeerswet

7 Referenties

1. Collas en Leuven, *Effectiviteit van oeverbescherming in de Zweth: abiotische monitoring 2020-2021*, Radboud Universiteit, Nijmegen, 2021
2. Collas, *Evaluatie effectiviteit oeverbescherming in de Zweth (eindconcept)*, Radboud Universiteit, Nijmegen, 2024
3. De Jonge en Jordans, *Modelstudie mitigerende maatregelen varen op ecologie*, Witteveen en Bos, Deventer, 2024
4. Hoogheemraadschap van Delfland, *Waterbeheerprogramma 2022-2027*
5. Hoogheemraadschap van Delfland, *Waterschapsverordening Delfland*
6. Hoogheemraadschap van Delfland, *Visie Recreatief medegebruik Delfland*, juni 2022
7. Hoogheemraadschap van Delfland, *Vaarverordening Delfland*, april 2022
8. Hoogheemraadschap van Delfland, *Verkeersbesluit Strijp en Reijnerwatering*, april 2022
9. Hoogheemraadschap van Delfland, *Verkeersbesluit de Boomawatering*, november 2024
10. Hoogheemraadschap Stichtse Rijnlanden, *Nota vaarwegbeleid*, juli 2024
11. Mandemakers et al, *Analyse ecologische effecten vaarrecreatie*, Witteveen en Bos, Deventer, 2021
12. Provincie Zuid-Holland, *Zuid-Hollandse Omgevingsverordening*
13. Provincie Zuid-Holland, *Verordening nautisch beheer Zuid-Holland*
14. Provincie Zuid-Holland, *Analyse fijnmazig vaarnetwerk Zuid-Holland*, maart 2023
15. Provincie Friesland, *Omgevingsverordening van de provincie Fryslân*
16. Rijkswaterstaat, *Richtlijnen Vaarwegen 2020*, 20 november 2020
17. STOWA, <https://www.stowa.nl/onderwerpen/waterkwaliteit/realiseren-van-ecologische-waterkwaliteitsdoelen-krw>
18. Ter Heerdt, *Effect gemotoriseerde recreatievaart op waterplanten*, 2012.

Bijlage 1. Wettelijke kaders nautisch en watersysteembeheer

In deze bijlage staan de Europese en landelijke kaders waarbinnen het vaarbeleid van Delfland valt. Zo zullen de ontwerprichtlijnen van Rijkswaterstaat door Delfland worden gebruikt om de nautische veiligheid van vaarwegen te toetsen.

Deze beleidsnota staat ook niet op zichzelf. Daarom komen de kaders van Delfland ook in deze bijlage aan bod.

1.1. Europese en landelijke kaders

1.1.1. Kaderrichtlijn water

De Kaderrichtlijn Water (KRW) is een Europese richtlijn die op 22 december 2000 van kracht is geworden. Doelstelling is het realiseren en behouden van chemisch schoon en ecologisch gezond oppervlaktewater en grondwater. De EU-lidstaten moeten deze 'goede toestand' uiterlijk in 2027 realiseren. Daarnaast mag geen achteruitgang van de chemische en ecologische toestand plaatsvinden. Gemotoriseerd varen heeft invloed op met name de ecologische toestand van wateren. De Kaderrichtlijn Water is in Nederland uitgewerkt in de Omgevingswet en daarop gebaseerde regelgeving. Delfland moet dit meenemen in de uitgangspunten en afwegingskaders.

1.1.2. Omgevingswet

De Omgevingswet is de wet die alles regelt voor wat betreft de leefomgeving. De Omgevingswet en aanverwante regelgeving is, met het oog op duurzame ontwikkeling, de bewoonbaarheid van het land en de bescherming en verbetering van het leefmilieu, gericht op het in onderlinge samenhang:

- a. bereiken en in stand houden van een veilige en gezonde fysieke leefomgeving en een goede omgevingskwaliteit, ook vanwege de intrinsieke waarde van de natuur, en
- b. doelmatig beheren, gebruiken en ontwikkelen van de fysieke leefomgeving ter vervulling van maatschappelijke behoeften.

Recreatief varen vervult een maatschappelijke behoefte. Aan de andere kant heeft gemotoriseerd varen invloed op met name de ecologische toestand van wateren, op de oevers van sloten en kanalen en op de dijken en kades.

De Waterschapsverordening Delfland (paragraaf 3.2.1.) vindt zijn grondslag in de Omgevingswet.

1.1.3. Scheepvaartverkeerswet

De Scheepvaartverkeerswet (SVW) is een kaderwet waarin de algemeen geldende regels over verkeersreglementering en het loodsen van schepen zijn vastgelegd.

De wet gaat onder andere over verkeersdeelneming, verkeerstekens, verkeersaanwijzingen en bijzondere regels voor aangewezen scheepvaartwegen. Zij is dan ook de 'Wegenverkeerswet' voor de vaarwegen. Het doel van de SVW is het ordelijk en veilig regelen

van het scheepvaartverkeer op de binnenvaartwegen en de zeewegen die op Nederlands grondgebied liggen³.

Op grond van de Scheepvaartverkeerswet heeft het bevoegd gezag als taak, onder meer door middel van regelgeving:

- het scheepvaartverkeer te regelen: de veiligheid en het vlotte verloop;
- schade door het scheepvaartverkeer aan waterhuishouding, oevers en waterkeringen of werken in en over vaarwegen te voorkomen of te beperken;
- scheepvaartwegen in stand te houden en de bruikbaarheid daarvan te waarborgen.

Daarbij kunnen ze, doch uitsluitend als 'nevenbelang', maatregelen treffen ter voorkoming en beperking van:

- hinder of gevaar door het scheepvaartverkeer voor personen die zich anders dan op een schip te water bevinden;
- schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin de scheepvaartwegen zijn gelegen.

Gemotoriseerd varen heeft invloed op met name de ecologische toestand van wateren, op de oevers van sloten en kanalen en op de dijken en kades.

In een verkeersbesluit kunnen geboden en verboden (regels) kunnen worden opgenomen die betrekking hebben op bovenstaande aspecten. Hierbij kan worden gedacht aan waar gemotoriseerd mag worden gevaren, vaartuigafmetingen en maximumsnelheden.

1.1.4. Binnenvaartpolitiereglement

Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) is een uitwerking van de Scheepvaartverkeerswet en bevat de verkeersregels voor de Nederlandse binnenwateren. Het bevat vooral regels over: het varen, de verlichting van schepen tijdens het varen en het aanliggen, het geven van licht- en geluidssignalen, het innemen van ligplaatsen, het passeren van sluizen en bruggen en het varen met bijvoorbeeld snelle motorboten. Er staat ook in waar een zwemverbod geldt. In het reglement staat een overzicht van borden en overige verkeerstekens, de te voeren verlichting, tekens en geluidsseinen voor vaartuigen, en de voorrangs- en uitwijkregels op het water. De nautisch beheerder mag voor het gebruik en plaatsen van die borden verkeersbesluiten nemen.

1.1.5. Besluit Administratieve Bepalingen Scheepvaartverkeer

Het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer (BABS) vindt zijn grondslag in de Scheepvaartverkeerswet. Voor het plaatsen van een verkeersteken, zoals een verkeersbord, moet op grond van het BABS een verkeersbesluit worden genomen. Het BABS stelt onder meer regels voor de totstandkoming van het verkeersbesluit, de bekendmaking en bezwaar en beroep.

1.1.6. 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

³ uit: <http://www.ivw.nl/nl/water/waterbeheer/regels/waterbeheerscheepvaartverkeerswet.jsp>

richten, weet de gebruiker van de rijksvaarwegen 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, sluizen, bruggen en binnenhavens en geven voorschriften die zijn gericht op toepassing bij de aanleg en renovatie van vaarwegen en -objecten.

1.1.7. Basis Recreatietoervaartnet (BRTN)

In 1985 is samen met diverse ministeries, provincies en de vaarbranche een samenwerkingsproject gestart met als doel om beleid te ontwikkelen voor het gehele Nederlandse toervaartnet en de identiteit van Nederland als waterland te versterken. Hieruit volgde onder andere de eerste Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland.

In de Basisvisie Recreatietoervaartnet Nederland van 2020 tot en met 2025 zijn het landelijke basisrecreatietoervaartnet (BRTN) van doorgaande vaarwegen (verbindings- en ontsluitingswater) opgenomen. De BRTN is geborgd door middel van bestuurlijke afspraken en de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2020-2025. Rijk en provincies borgen de delen in hun beheergebieden via eigen instrumenten.

De verschillende vaarwegen van het basistoervaartnet worden op basis van doorvaartmaten voor hoogte, diepte en breedte geclassificeerd (classificatie A t/m D). De BRTN doorvaartmaten zijn opgenomen in de Richtlijn Vaarwegen van Rijkswaterstaat. De BRTN vaarwegen zijn opgenomen in de omgevingsverordening van de provincie. Hiermee is het vaarwegbeheer en het nautisch beheer op deze recreatieve vaarwegen geborgd.

Het vaarnetwerk van Delfland valt buiten de standaardafmetingen van de Basis Recreatietoervaartnet (BRTN). De vaarwegen zijn te smal en te ondiep en hebben daarom geen officiële BRTN-klasse (classificatie A t/m D). Het vaarnetwerk van Delfland is via de Schie en de Vliet bereikbaar. De Schie en de Vliet vallen buiten het vaarnetwerk van Delfland en zijn wel onderdeel van het BRTN-netwerk.

1.2. Kaders van de provincie

1.2.1. Zuid-Hollandse Omgevingsverordening

De Zuid-Hollandse Omgevingsverordening (ZHOV) is een provinciale verordening die de regels voor de fysieke leefomgeving in Zuid-Holland vastlegt. Deze regels zijn bedoeld om de veiligheid, gezondheid en het milieu te beschermen, en om de leefomgeving duurzaam te ontwikkelen.

De provincie wijst provinciale en regionale vaarwegen aan. Deze aanwijzing gebeurt via de Omgevingsverordening en betreft zowel de locatie als de functie van de vaarweg (zoals vaarstrook of veiligheidszone). Het beheer van deze vaarwegen is toegewezen aan respectievelijk gedeputeerde staten (voor provinciale vaarwegen) en gemeenten/waterschappen (voor regionale vaarwegen). Delfland is niet door de provincie aangewezen voor deze vaarwegen.

Provincie Zuid-Holland ziet recreatief belang in bepaalde kleinere recreatieve vaarwegen die niet onder de BRTN-vaarwegen vallen. De provincie heeft deze kleinere wateren en de BRTN-vaarwegen tezamen als recreatietoervaartnet beschermd in de Zuid-Hollandse Omgevingsverordening. Hierin staat ook dat het aan gemeenten is om het recreatietoervaartnet in een omgevingsplan te beschermen.

1.3. Kaders van Delfland

1.3.1. Waterschapsverordening Delfland

Het algemeen bestuur van een waterschap stelt één waterschapsverordening vast waarin regels over de fysieke leefomgeving worden opgenomen. Voor Delfland is dit de Waterschapsverordening Delfland. De Waterschapsverordening Delfland is gericht op:

- het voorkomen en waar nodig beperken van overstromingen, wateroverlast en waterschaarste; en
- het beschermen en verbeteren van de chemische en ecologische kwaliteit van het watersysteem; en
- het vervullen van maatschappelijke functies door het watersysteem
- het zuiveren van stedelijk afvalwater in een afvalwaterzuiveringsinstallatie.

In de waterschapsverordening zijn de regels (verbods- en gebodsbepalingen) en beoordelingsregels voor vergunningverlening opgenomen met betrekking tot activiteiten die invloed (kunnen) hebben op een van de hierboven genoemde doelen.

Wateren waarop gemotoriseerd mag worden gevaren, vallen onder de vervulling van maatschappelijke functie. Dit betekent dat onder andere bij het verlenen van vergunningen deze maatschappelijke functie zal moeten worden meegewogen. Daarnaast kan varen invloed hebben op waterkeringen, oevers, het onderwaterprofiel en op de ecologische toestand van wateren. Hierover kunnen regels worden opgenomen in de waterschapsverordening. Deze beleidsnota wordt gebruikt om te kijken welke regels aan de Waterschapsverordening Delfland kunnen worden toegevoegd.

1.3.2. Visie recreatief medegebruik

Delfland heeft in 2022 een visie opgesteld over recreatief medegebruik. Hieronder verstaat Delfland het gebruik door recreanten van wateren, oevers, waterkeringen, waterbergingen en andere waterstaatswerken én van eigendommen van Delfland, die in het algemeen een niet-recreatieve hoofdfunctie hebben, waarbij het recreatief medegebruik ondergeschikt is aan de hoofdfunctie. Denk bij recreatief medegebruik aan zwemmen, vissen, schaatsen, (gemotoriseerd en ongemotoriseerd) varen, wandelen, fietsen, paardrijden en het organiseren van evenementen.

1.3.3. Vaarverordening Delfland

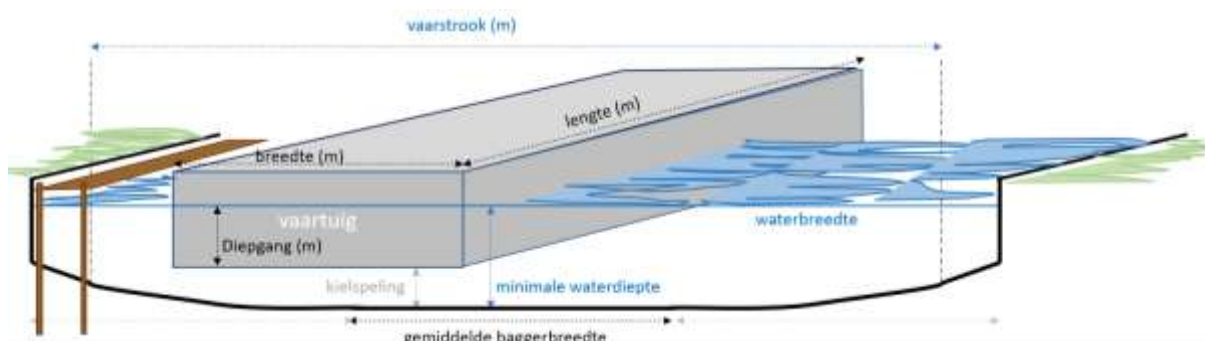
Delfland heeft in 2015 de Vaarverordening Delfland vastgesteld. Hierin staan regels voor de onder het nautisch beheer van Delfland vallende wateren. Dit heeft Delfland gedaan in het belang van een vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer, ter in stand houding van de wateren waarover gevaren mag worden én ter voorkoming of beperking van schade door de scheepvaart aan waterstaatkundig gezien de kwetsbare wateren.

Bijlage 2. Vaarwegbegrippen

In deze bijlage wordt een aantal begrippen uitgelegd en waar je de gegevens kunt vinden.

De begrippen in de legger zijn voor Delfland de basis voor het onderhoud van het watersysteem. De vaarwegen in het vaarnetwerk van Delfland worden niet onderhouden voor de scheepvaart, maar voor waterbeheertaken. Denk hierbij aan de doorstroming van het water en de bescherming van dijken. De vaarwegen in het vaarnetwerk van Delfland worden dus niet op diepte gehouden met als doel om er te varen. Dat is een taak van de vaarwegbeheerder, die door de provincie moet worden aangewezen. De provincie heeft geen vaarwegbeheerder aangewezen.

In Figuur 8 is te zien waar de begrippen in de vaarweg terugkomen.



Figuur 8: Begrippen in vaarweg

Waterbreedte en vaarstrook

De waterbreedte van een watergang is nodig om te zorgen dat er bij regenval voldoende water kan worden geborgen. De waterbreedte staat op de leggerkaart van de Legger Delfland.

De waterbreedte is niet hetzelfde als de vaarstrook. De vaarstrook is het deel van een vaarweg waar vaartuigen vlot en veilig kunnen varen en is meestal smaller dan de waterbreedte. Delfland kan hier regels stellen over bijvoorbeeld de vaarsnelheid, zie paragraaf 4.3, en afmeren, zie paragraaf 4.4.1. De waterbreedte staat op de leggerkaart van de Legger Delfland. Hoe groot de minimale vaarstrook moet zijn staat in paragraaf 4.2 van deze beleidsnota. Voor welke vaarwegen welke vaarstrook geldt, valt buiten de reikwijdte van deze beleidsnota. Dit zal in het algemeen verkeersbesluit worden opgenomen.

Minimale waterdiepte en leggerdiepte

De minimale diepte van een watergang is nodig voor de doorstroming van het water. De minimale diepte staat op de leggerkaart van de Legger Delfland. Op de leggerkaart staat ook wie verantwoordelijk is voor het onderhoud (zoals baggeren).

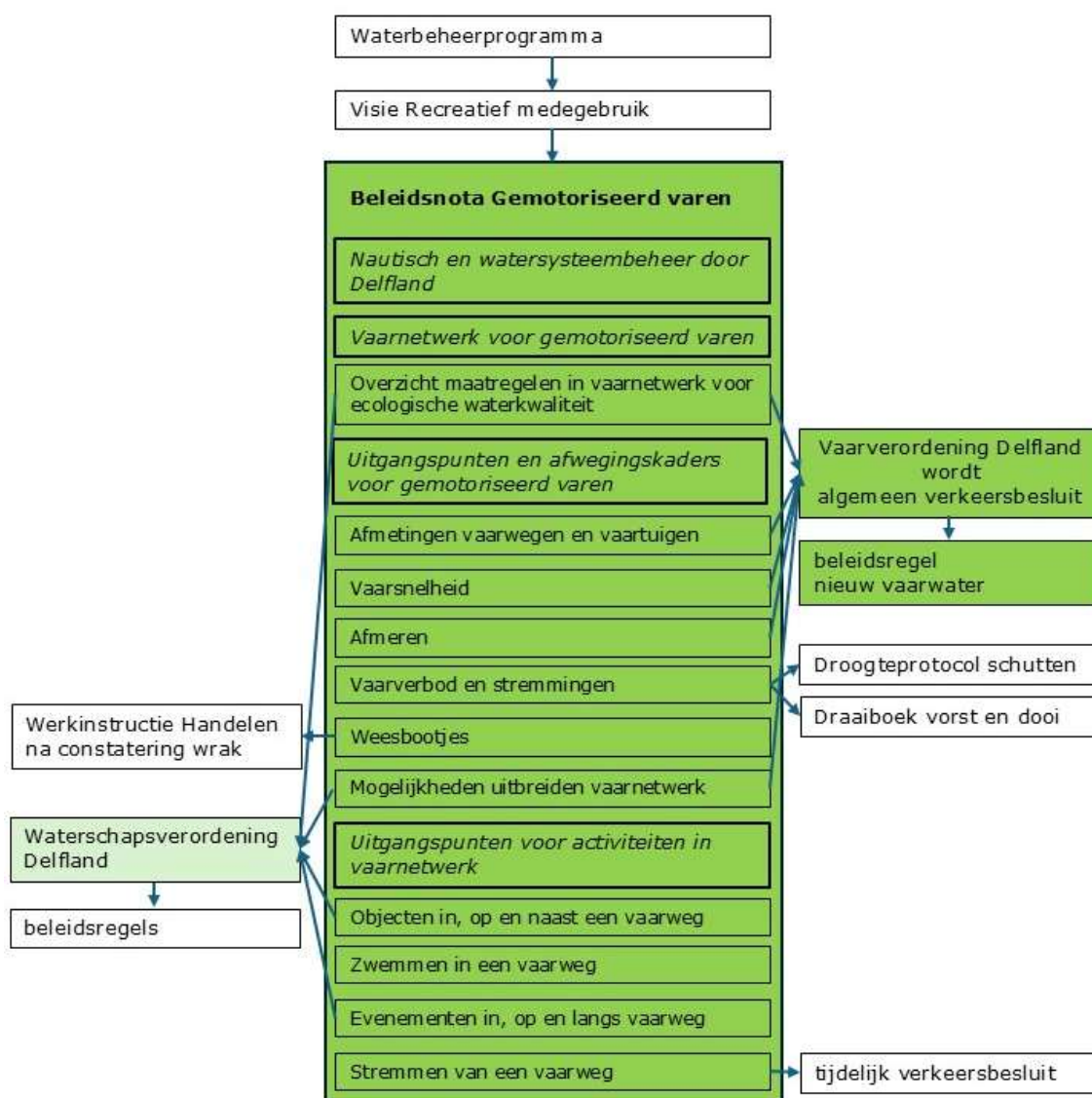
De vaarwegen zijn niet over de hele breedte even diep. Omdat dit voor de doorstroming van het water niet nodig is, wordt alleen het middelste deel van de watergang gebaggerd. Dat is een derde van de totale waterbreedte. Er wordt gebaggerd tot de leggerdiepte. Dit is dieper dan de minimale diepte.

Omdat de provincie geen vaarwegbeheerder in het vaarnetwerk van Delfland heeft aangewezen, staat nergens wat de waterdiepte voor vaarverkeer zou moeten zijn.

Bijlage 3. Beleidsnota en samenhang met ander beleid en regelgeving van Delfland

De Beleidsnota Gemotoriseerd varen staat niet op zichzelf. Dit is ook te lezen in paragraaf 1.5. Een groot deel van de algemene uitgangspunten in paragraaf 4.1 is vastgelegd in de Visie Recreatief medegebruik. De meeste andere uitgangspunten zijn of zullen worden opgenomen in concrete regelgeving. Dit is bijvoorbeeld de waterschapsverordening voor regels vanuit de Omgevingswet en een verkeersbesluit vanuit de Scheepvaartverkeerswet. Delfland is van plan om de huidige Vaarverordening Delfland in te trekken en de regels op te nemen in een algemeen verkeersbesluit. Een verkeersbesluit is een instrument dat beter past bij onze bevoegdheid als nautisch beheerder. Delfland is geen vaarwegbeheerder. De huidige lokale verkeersbesluiten voor de Boomawatering en voor de Strijp- en Reijnerwatering zullen worden opgenomen in een algemeen verkeersbesluit.

In Figuur 9 staat een overzicht van het totale beoogde vaarbeleid van Delfland.



Figuur 9: Totaaloverzicht van het beoogde vaarbeleid (Legenda: donkergroen – nieuwe beleidsdocumenten; lichtgroen – beleidsdocument wordt mogelijk gewijzigd)