

# **Westelijke doorvaart Zuid Hollandsch Diep**

8 januari 2004

# Westelijke doorvaart Zuid Hollandsch Diep

8 januari 2004

Opsteller: drs O.C. Koedijk (AVS)

concept versie 1

---

## Inhoudsopgave

---

1.1	Inleiding	4
1.2	Doorvaartverbod	4
1.3	Aanleiding	5
1.3.1.	Het baggerdepot	5
1.3.2.	Verzoek KSV Schuttevaer	5
1.4	Verkeersbeeld Zuid Hollandsch Diep	5
1.5	Nautisch beheer Zuid Hollandsch Diep	6
1.6	Nautisch beheer havens Moerdijk	7
1.7	Probleemstelling	7
1.8	Oplossingsrichtingen	7
1.9	Conclusies en aanbevelingen	8

### **Bijlage 9**

---

## 1.1 Inleiding

Het Zuid Hollandsch Diep wordt door de Sassenplaat deels afgescheiden van het Hollandsch Diep. Dit vaarwater is de toegang tot de insteekhavens van industrieterrein Moerdijk. Voorts wordt het benut als zwaairom voor zeeschepen en zijn er aan de zuidwestzijde speciale afmeergelegenheden (steiger en ankerboeien) voor olietankers voor Shell chemie. In 2001 bezochten 1565 zeeschepen en 7199 binnenvaartschepen de haven van Moerdijk.

## 1.2 Doorvaartverbod

In 1982 is een doorvaartverbod ingesteld voor alle schepen aan de westelijke zijde, als alternatief voor de eerder geplande fysieke afsluiting (dam) van het Zuid Hollandsch Diep. Het doorvaartverbod is gerealiseerd door een zevental gele tonnen te leggen, voorzien van het verkeersteken A-1 (bijlage 7 BPR).

Een verkeersbesluit dienaangaande is nooit genomen, hoewel de Scheepvaartverkeerswet in artikel 6 dat voor schrijft. Niettemin heeft de kantonrechter het huidige doorvaartverbod onlangs bindend verklaard. Het is binnenvaartschepen vanzelfsprekend wel toegestaan het Zuid Hollandsch Diep vanuit het oosten in te varen, ten einde de insteekhavens van Moerdijk te bereiken.

Kleine schepen (recreatievaart) mogen slechts het uiterst oostelijke deel van het Zuid Hollandsch Diep bevaren, tot aan de insteekhaven Roode Vaart die uitmondt in een jachthaven.

Deze vaarverboden zijn opgenomen in de havenverordening van het Industrie- en Havenschap Moerdijk. De havenverordening is vastgesteld door de raad van bestuur van de Gemeenschappelijke regeling Havenschap Moerdijk, een openbaar lichaam.

### 1.2.1. Achtergronden doorvaartverbod

Het doorvaartverbod is te beschouwen als resultaat van een historisch gegroeide situatie vanuit het argument veiligheid.

Bij de aanleg van het Industrie- en Havenschap Moerdijk ging het oorspronkelijke ontwerp uit van een fysiek afgesloten havenbekken door een dam op de huidige doorvaartgrens. Uit overwegingen van afvoer van (koel)water en ijs heeft men daarvan afgezien en zijn door RWS op de grens gele tonnen gelegd waarop een doorvaartverbod is aangebracht.

---

De vaarverboden zijn destijds ingesteld vanuit een aantal overwegingen van veiligheid. Recreatievaart wordt in het Zuid Hollandsch Diep geweerd vanwege de aanwezigheid van Shell Nederland Chemie, analoog aan de petroleumhavens in Rotterdam. Aan de Shell steiger vindt 86% van de tijd overslag van brandbare stoffen plaats met zowel zee- als binnenvaarttankers.

Doorgaande vaart, met name van binnenvaartschepen, kan golfslag veroorzaken, waardoor slang- of leidingbreuk zou kunnen optreden tijdens het laden en lossen. Voorts is doorgaande vaart ongewenst in verband met het manoeuvreren van (zee)schepen.

Kortom, de gedachtengang achter de vaarverboden was iedereen uit het Zuid Hollandsch Diep te weren die er niets te maken heeft.

### **1.3 Aanleiding**

De aanleiding voor het opstellen van dit document is de komst van het baggerdepot, aansluitend aan de westzijde van de Sassenplaat. Daarmee ontstaat een nieuwe verkeerssituatie in het Zuid Hollandsch Diep. Daarnaast ligt er een verzoek van de KSV Schuttevaer om een westelijke doorvaart toe te staan aan binnenvaart uit de west met bestemming Moerdijk v.v., zogenoemd bestemmingsverkeer.

#### **1.3.1. Het baggerdepot**

Het baggerdepot zal aansluitend aan de Sassenplaat in westelijke richting worden aangelegd, volgens planning van medio 2005 tot eind 2007.

De zuidrand van het depot komt ongeveer in het verlengde te liggen van de zuidrand van de Sassenplaat (zie bijlage). De haven van het depot komt een de zuidwestzijde te liggen, iets ten oosten van de huidige doorvaartgrens.

#### **1.3.2. Verzoek KSV Schuttevaer**

De KSV Schuttevaer heeft RWS DZH verzocht te onderzoeken of aan de binnenvaart uit de west met bestemming Moerdijk v.v. doorvaart kan worden verleend. Momenteel dienen die schepen vanwege het doorvaartverbod om de Sassenplaat heen te varen. Volgens IVS-gegevens gaat het om 4 à 5 schepen per etmaal tussen de Volkeraksluizen en Moerdijk v.v.

### **1.4 Verkeersbeeld Zuid Hollandsch Diep**

#### **1.4.1. Huidige situatie**

Het Zuid Hollandsch Diep wordt bevaren door 2 categoriën schepen: binnenvaart en zeevaart. Zowel binnenvaart als zeevaart bereiken en

---

verlaten het Zuid Hollandsch Diep uitsluitend aan de oostzijde. Daarbij dient een lastige vaarwegsplitsing te worden overgestoken: die van Hollandsch Diep en Dortsche Kil.

#### **1.4.2. Extra scheepvaartbewegingen tijdens en na aanleg baggerdepot**

Tijdens de aanleg zal er veel extra scheepvaartverkeer zijn. Het depot zal zoveel mogelijk vanuit het noorden worden aangelegd, hetgeen betekent dat de extra belasting van het Zuid Hollandsch Diep door scheepvaartverkeer tot het minimum wordt beperkt.

Na realisatie, in de exploitatiefase, zal het aantal scheepvaartbewegingen beperkt zijn. In het depot-ontwerp wordt uitgegaan van één losplaats. Daarnaast zullen voorzieningen worden getroffen voor een tweede losplaats. Deze tweede losplaats zal in eerste instantie dienen als wachtplaats voor de baggeraanvoerschepen. De losplaats is voorzien van een bakkenzuiger die een bak in ca. 50 minuten leeg zuigt. Deze capaciteit is als bovengrens bepalend voor het maximaal aantal te verwachten scheepvaartbewegingen. De ervaring leert dat het gaat om gemiddeld 1 bak per uur baggerspecie lossen en een maximaal eenzelfde hoeveelheid zand/grind laden tijdens daglicht, dus maximaal 24 scheepsbewegingen per etmaal. Gezien de baggerprojecten van de komende jaren zullen de meeste baggerschepen van en naar het oosten varen.

### **1.5 Beheer Zuid Hollandsch Diep**

#### **1.5.1. Inleiding**

Hoewel er in het verleden het voornemen aanwezig was, het Zuid-Hollandsch Diep over te dragen van Rijkswaterstaat aan het Havenschap, is dat nooit gerealiseerd.

#### **1.5.2. Technisch beheer**

De dienstkring Merwede en Maas is nu nog verantwoordelijk voor het technisch beheer van het Zuid-Hollandsch Diep. Het betreft onderhoud aan oevers en waterkwaliteit. Het havenschap is verantwoordelijk voor het baggeren. Het technisch beheer van het Zuid-Hollandsch Diep zal overgaan naar de dienstkring Haringvliet.

#### **1.5.3. Nautisch beheer**

De afdeling Scheepvaartzaken is verantwoordelijk voor het nautisch beheer van het Zuid-Hollandsch Diep en de bevoegde autoriteit als het gaat om besluiten betreffende de doorvaartgrens van het Zuid-Hollandsch Diep.

## 1.6 Nautisch beheer havens Moerdijk

Het havenschap Moerdijk is verantwoordelijk voor het nautisch beheer van de insteekhavens. Per 31-03-2004 laat het Havenschap Moerdijk het toezicht door de Havendienst Dordrecht beëindigen uit kostenoverwegingen. Voorts heeft het havenschap Moerdijk eind januari overleg met de Minister van V & W betreffende de mogelijkheid van een PPS-constructie t.b.v. radardekking naar het Hollandsch Diep.

## 1.7 Probleemstelling

Voor de situatie die ontstaat na realisatie van het baggerdepot dienen een aantal vragen te worden beantwoord.

1. Is het noodzakelijk en wenselijk de westelijke doorvaartgrens te verschuiven?
2. Is het wenselijk en haalbaar bepaalde categorieën binnenvaart (bestemmingsverkeer en exploitatieverkeer) vrijstelling te verlenen van het doorvaartverbod?
3. Aan welke voorwaarden moet daarbij worden voldaan?

## 1.8 Oplossingsrichtingen

Gelet op het voorgaande tekenen zich drie oplossingsrichtingen af. Die worden hieronder uitgewerkt.

### 1.8.1. Doorvaartgrens opheffen

De doorvaartgrens opheffen is in theorie mogelijk, maar –zeker op dit moment- geen reële optie. Jachten en doorgaande binnenvaart lijken niet wenselijk in het Zuid-Hollandsch Diep i.v.m. de overslag van gevaarlijke stoffen aan de Shell steiger. De veiligheidsafstanden die het ADNR voorschrijft aan/schepen zonder vonkenvangers zijn 100 m. bij 1-kegelschepen (benzine), 200 m. bij 2-kegelschepen (gassen, giftig) en 500 m. bij 3-kegelschepen (ontploffbare stoffen).

*Passerende*



*Wit zoeken!*

### 1.8.2. Doorvaartgrens oostwaarts verschuiven

De ratio achter een oostwaartse verschuiving van de doorvaartgrens is, dat de toekomstige werkhaven vanuit het westen vrij te bereiken is voor de baggerschepen, die dan over het Hollandsch Diep varen en ter hoogte van Klundert koers zetten naar de werkhaven.

Voordeel van deze constructie zou zijn, dat het Zuid-Hollandsch Diep niet met extra scheepvaart wordt belast, met name ter hoogte van de Shell steiger. Bedacht moet worden dat het aantal extra schepen beperkt is (zie 1.4.2.).

---

Nadeel zou zijn, dat de baggerschepen het doorgaande scheepvaartverkeer op de hoofdtransportas Hollandsch Diep moeten kruisen. Vooral het invaren van het Hollandsch Diep vanaf de werkhaven is een risicovolle manoeuvre, met name 's nachts.

### 1.8.3. Doorvaartgrens handhaven op huidige locatie

In dit scenario behoudt de westelijke doorvaartgrens haar ligging en komt te lopen van de kop van de werkhaven naar het terrein van Shell Moerdijk (zie bijlage).

Gezien de baggerprojecten van de komende jaren zullen de meeste schepen van en naar het oosten varen. Bij een dichte doorvaartgrens zullen deze scheepvaartbewegingen zich over het Zuid-Hollandsch Diep afwikkelen.

## 1.9 Vrijstelling van het doorvaartverbod en handhaving

Handhaving van het huidige doorvaartverbod is al moeilijk te realiseren. De bevoegde autoriteit in de gedaante van de patrouilledienst van RWS heeft onvoldoende capaciteit voor permanent toezicht. Voorts zal het additionele toezicht op het Zuid-Hollandsch Diep door de Havendienst Dordrecht per 31-3-2003 uit kostenoverwegingen worden beëindigd. Gegeven deze situatie lijkt vrijstelling van categorieën binnenvaart (bestemmingsverkeer en exploitatieverkeer) van het doorvaartverbod niet haalbaar en wenselijk. Vrijstellingen lijken pas mogelijk na realisatie van een Verkeersbegeleidend Systeem (VBS) met radardekking op het Zuid-Hollandsch Diep. Ook de complexe verkeerssituatie op de splitsing Dordtsche Kil – Hollandsch Diep en in de Moerdijkse havens zou met een dergelijk systeem gediend zijn.

## 1.10 Conclusies en aanbevelingen

Alles overziende lijkt een verschuiving van de westelijke doorvaartgrens in het Zuid-Hollandsch Diep niet noodzakelijk en is opheffing ervan niet wenselijk. Categoriele vrijstellingen (bestemmingverkeer en exploitatieverkeer) lijken vooralsnog niet wenselijk, gegeven de huidige handhavingsinstrumenten.

*Aanbevolen wordt de westelijke doorvaartgrens vooralsnog op de huidige positie te handhaven.*

*Aanbevolen wordt voor het Zuid-Hollandsch Diep een Verkeersbegeleidend Systeem inclusief radardekking te realiseren, uit noodzaak van verkeersbegeleiding, calamiteitenbestrijding en handhaving. Alsdan kunnen categoriele vrijstellingen worden heroverwogen.*



Bijlage



