

Koninklijke Schuttevaer

Overnachtingshaven Lobith

Koninklijke Schuttevaer

Vasteland 12e - 3011 BL
RotterdamPostbus 23415

[3001 KK Rotterdam](#)

[T +31 10 412 91 36](tel:+31104129136)

[F +31 10 433 09 18](tel:+31104330918)

[I \[www.koninklijeschuttevaer.nl\]\(http://www.koninklijeschuttevaer.nl\)](http://www.koninklijeschuttevaer.nl)

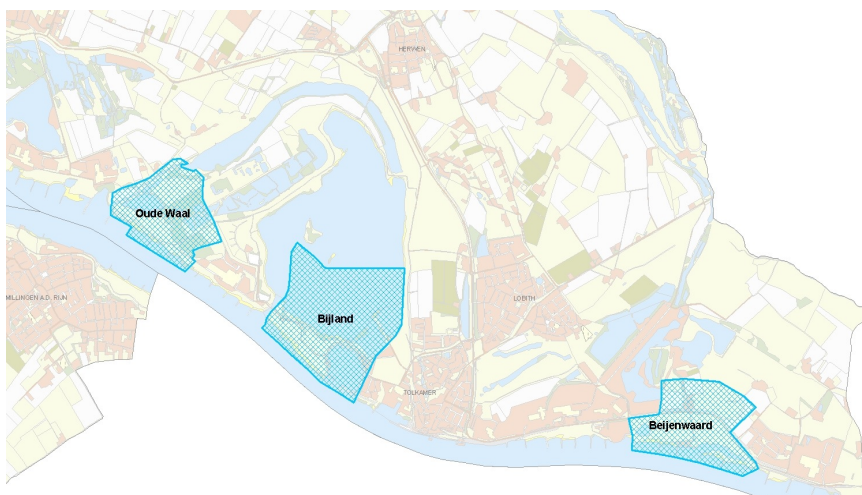
Onderwerp:	Overnachtingshaven Lobith - Oude Waal, Bijland, Beijenwaard
18 maart	18 maart 2013
Versie:	Bijgewerkte versie na presentatie projectgroep. Met medewerking NTC Hoofdbestuur en afd. Gelderland
contactpersoon:	Leny R. van Toorenburg - Van IJzertooij

1

Overnachtingshaven Lobith

Op de Waal, tussen Tiel en de Duitse grens, is een tekort aan overnachtingsplaatsen. De bestaande haven bij Lobith heeft niet voldoende capaciteit. Een grotere haven van circa 40 hectare met voldoende ligplaatsen en voorzieningen (circa 60 a 70), ook voor grotere schepen, voldoet in een dringende behoefte.

De provincie Gelderland, de gemeente Rijnwaarden en Rijkswaterstaat hebben van het ministerie van Infrastructuur & Milieu de opdracht gekregen om tot de locatiekeuze voor een nieuwe overnachtingshaven nabij Lobith te komen. De provincie gaat deze opdracht samen met Rijkswaterstaat en de gemeente Rijnwaarden uitvoeren. Zij gaan de drie potentiële locaties voor een nieuwe overnachtingshaven, Beijenwaard, Bijland en Oude Waal, zorgvuldig onderzoeken op geschiktheid.



De opdracht start met het voorbereiden van een voorkeursbeslissing. Het resultaat daarvan moet leiden tot een voorkeurslocatie. Uit onderzoek van Rijkswaterstaat naar mogelijke locaties voor de overnachtingshaven Lobith is op grond van nautische criteria gebleken dat drie locaties in aanmerking komen voor de aanleg van de overnachtingshaven, t.w. de Beijenwaard, Bijland en Oude Waal. Deze locaties liggen in de gemeente Rijnwaarden.

Koninklijke Schuttevaer is gevraagd de projectgroep te adviseren omtrent aspecten en argumenten, die onderscheidend zijn vanuit de functie van de gebruiker. Wij pretenderen geen wetenschappelijk rapport te schrijven maar belichten de situatie vanuit nautisch inzicht en baseren deze op ruime praktijkervaring. Er wordt door Koninklijke Schuttevaer op dit moment geen directe beleidsvoorkeur voor één van de locaties uitgesproken het gaat hier slechts om nautisch relevante aspecten.

Nautisch relevante aspecten zijn:

1. Stromingspatroon van de rivier ter plaatse;
2. Geschiktheid bij extreem hoog water;
3. Nautische omstandigheden ter plaatse;
4. In en uitvaarmogelijkheden;
5. Zicht bij in- en uitvaren;
6. Gunstige ligging voor wind, stroom, golven in de haven zelf bij in en uitvaren;
7. Dichtslibben haven;
8. Afstand tot andere haven en de Pannerdensche kop;
9. Afstand tot dorpskern, mogelijkheden tot bunkering / proviandering.

In het onderstaande schema zijn de 10 aspecten door middel van een 1, 2 of 3 gerangschikt, waarbij 1 staat voor de gunstigste keuze en 3 voor de minst gunstige keuze.

Aspecten en argumenten	Oude Waal	Bijland	Beijenwaard	Opmerkingen
1. Stromingspatroon rivier ter plaatse	1	1	1	GEEN ONDERSCHIED
2. Geschiktheid bij extreem hoogwater	3	1	3	
3. Nautische omstandigheden ter plaatse	2	1	3	DROOGTE NABIJ BEIJENWAARD
4. In- & uitvaartmogelijkheden	3	1	1	WACHTENDE SCHEPEN
5. Zicht bij in- en uitvaren	3	1	1	AFHANKELIJK SITUERING
6. Gunstige ligging voor wind, stroom, golven in de haven zelf bij in en uitvaren	1	1	1	GEEN ONDERSCHIED
7. Dichtslibbing haven	3	1	3	
8. Afstand tot andere haven en de Pannerdensche kop	3	1	1	
9. Afstand tot dorpskern, mogelijkheden tot bunkering/proviandering	3	1	1	

Toelichting op de verschillende aspecten:

1. In het stromingspatroon is geen onderscheid. De stroming is nagenoeg gelijk bij alle varianten.
2. Ons is vanuit de praktijk uitsluitend bekend, dat sprake is van overstroming bij een waterstand van tussen de 14 en 15 meter boven NAP, dat de varianten Oude Waal en Beijenwaard onder zullen lopen. De variant Bijland daarentegen ligt beschut en zal mogelijk wel boven water blijven. Bij extreem laag water behoeft het geen betoog dat bij de variant Beijenwaard de ondiepte als geconstateerd onder punt 3, extra hinder oplevert.
3. Bij de variant Beijenwaard wordt bij een waterstand lager dan 10,00 m +NAP tegenover de invaart vanuit de praktijk een droogte onderkend i.h.k.v. het normale rivierkundig proces. Om dit proces van aanzanding op te lossen zou waarschijnlijk een verlegging van de normale vaargeul een oplossing kunnen zijn.

Wij denken dat het alternatief, een permanent baggerprogramma, anders onontkoombaar zal

zijn. In de eerdere afweging van de Beijenwaard is dit onderkend, maar de breedte ter plaatse zou voldoende moeten zijn voor invaren, hoewel het niet onder alle omstandigheden, met name lage waterstanden, optimaal is.

4. Vooraf moet gezegd worden dat met name de vorm en de keuze voor de daadwerkelijk in- en uitvaart van de haven per locatie duidelijk moet worden om de nautisch onderscheidende aspecten goed te kunnen benoemen. In de huidige locatiekeuzen zijn alleen vlekken aangegeven waar deze gepland zijn en is nog onduidelijk hoe de haveninvaart gesitueerd zal worden.



Bij de in- en uitvaart van de variant Oude Waal scoort deze een 3 omdat in- en uitvaart, op welke wijze deze ook wordt gesitueerd, vrij dicht bij de Pannerdensche Kop, c.q. het Pannerdensch Kanaal ligt. Tevens liggen nagenoeg tegenover de invaart van het Pannerdensch Kanaal drie druk bezochte bunkerschepen.

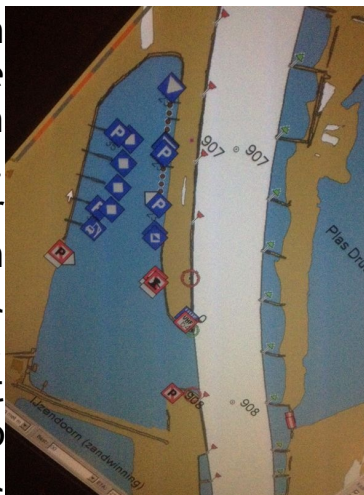
Bij de Beijenwaard variant speelt de hiervoor genoemde ondiepte een rol.

Bij de Beijenwaard speelt ook een rol dat de varende schepen moeten wijken voor de schepen die aan de linker oever wachten om bij de fabriek voor eetbare oliën in Spyck te laden en of te lossen. Schepen die hierop moeten wachten liggen vaak ook tijdelijk ten anker. Deze liggen, voor zover wij kunnen nagaan, net boven de invaart van de variant Beijenwaard. Anderzijds is te verwachten dat de wachtende schepen bij de keuze van de Beijenwaard variant naar de haven zullen worden verwezen voor het wachten op laden en/of lossen.



In het bovenstaande schetsje is aangegeven hoe de scheepvaart hier langs vaart, dicht langs de rechteroever, de zogenaamde “hang” van de rivier. (Met een X is tevens de door de schippers onderkende droogte aangegeven.) Dit omdat het diepste gedeelte van de rivier de vaargeul aangeeft. Schepen die op “waterstand” liggen zoeken altijd het diepste gedeelte op. Ook bij de haven van IJzendoorn gaat de scheepvaart dicht langs de rechteroever en dus dicht langs de in- en uitvaart van de haven. Op zich is de rivier daar ter plaatse behoorlijk breed en lijkt dit wel mogelijk.

Bij de beoordeling van de Bijland variant is de situering van de in- en uitvaart ook van belang. De invaart bij Tolkamer is bekend en dus worden de nautische aspecten al snel daarop beoordeeld. In dat geval wordt aangegeven dat de krib aan de benenkant wel erg kort bij de uitvaart zit hetgeen deze ook wel eens belemmerd is. Er van uitgaande dat de handicaps van de Bijland en Beijenwaard beide op te lossen zijn scoren de varianten gelijkwaardig.



5. Bij het aspect ‘zicht bij in- en uitvaren’ zijn als nautisch onderscheidende argumenten

aangegeven dat met name grote schepen het een voordeel is als het schip min of meer "klaar om in te voegen" op de rivier kan liggen. Bij de locatie Oude Waal lijkt dit onmogelijk omdat te veel scheepvaartverkeer richting Pannerdensch Kanaal en/of de bunkerschepen is. Daarom valt deze locatie als snel af. Ook de schepen die uit het Pannerdensch Kanaal komen of er juist in moeten, genereren extra kruisend verkeer in de nabijheid van de variant Oude Waal.

Haven IJzendoorn

Bij de locaties Bijland en Beijenwaard geldt met name de wijze waarop de haven gesitueerd wordt. Wanneer een invaart als bij IJzendoorn aan de orde is zullen de Beijenwaard en de Bijland gelijk scoren. Aangenomen dat de situaties ter plaatse als benoemd onder 4. worden opgelost.

6. Ten aanzien van het aspect wind stroom, golven in de haven zelf bij in en uitvaren zijn geen onderscheidende argumenten gevonden.
7. Van nautisch belang is dat er een brede havenmond wordt voorzien. Dit om het in- en uitvaren van de haven vlot te laten verlopen met alle scheepstypen. De invaart van IJzendoorn heeft zich hierbij bewezen. Mogelijk zal zich door het situeren van een brede havenmond meer sediment vormen. Als de havenmond in de "hang" van de rivier ligt, zo is de mening van de schipper, vormt zich altijd meer sediment in de monding. Om deze reden scoort de Beijenwaard een 3, de Bijland een 1 en de Oude Waal ook een 3.
8. Als het gaat om de afstand tot de Pannerdensch Kop c.q. het Pannerdensch Kanaal behoeft het geen toelichting dat de variant Oude Waal een 3 scoort. Ook de druk bezochte bunkerstations die nagenoeg

tegenover de Oude Waal variant liggen spelen hierbij een rol; deze zorgen voor meer kruisend verkeer.

De Beijenwaard en de Bijland variant scoren beide een 1 als het gaat om de afstand naar het Pannerdensch kanaal.

9. Afstand tot de dorpskern is voor een haven een pluspunt. Schepen die in de haven liggen zijn hierdoor gemakkelijk bereikbaar voor het leveren van goederen maar ook wanneer aan boord van het schip een arts nodig is etc. Derhalve krijgt de Bijland variant hoogste score 1 en scoort de Beijenwaard variant het laagst, score 3. Men heeft kennelijk gevoelsmatig het idee dat deze haven het verst van de dorpskern ligt.

Wellicht heeft dit ook te maken met de van oudsher bestaande relatie met het dorp Tolkamer en de emotionele beleving die men daarmee heeft

Rust in de “overnachtingshaven”

Het aspect “rust in de haven” is in eerste instantie wel meegewogen echter dit is zeer subjectief. In elk geval zijn wij wel van mening dat de haven tussen 22.00 uur en 06.00 uur voldoende rustig moet zijn om te kunnen overnachten en dat, zeker in de tussenliggende uren van genoemde periode, geen sprake mag zijn van overmatige geluidshinder. Deze opmerking komt mede voort uit het feit dat er regelmatig initiatieven lijken te zijn ten aanzien van de aanleg van een mogelijke terminal in de haven van Haaften. Hoe graag de binnenvaart ook het vervoer naar het water ziet gaan en om deze reden geen tegenstander van een nieuwe terminal zal zijn, dient de realisatie van een dergelijke activiteit wel zeer zorgvuldig te worden afgewogen alvorens deze wordt toegelaten in een overnachtingshaven.

Tot slot

Als de scores bij elkaar worden opgeteld heeft de

laagste totaalscore de grootste voorkeur. Hieruit blijkt dat de Bijland variant de voorkeur heeft. Alhoewel ook wordt onderkent dat bij de huidige locatie en keuze voor de invaart, wel een verbetering zou kunnen optreden bij het verleggen van de krib aan de beneden kant. Ook is nog opgemerkt dat het wel de voorkeur verdient, wanneer de Bijland variant zou worden gekozen, dat er een scheiding in de invaart tussen beroeps- en recreatievaart zou worden gehanteerd.

Bij het voortbestaan van de huidige haven in Tolkamer en de keuze voor de aanleg van een nieuwe haven in de Beijenwaard, Bijland of Oude Waal kunnen er mogelijk twee invaarten ontstaan op vrij korte afstand. Wanneer een combinatie gemaakt kan worden tussen Tolkamer en de Bijland variant speelt dit probleem mogelijk niet.

Een uitvaart bij de Beijenwaard ten opzichte van de oude haven in Tolkamer lijkt eveneens niet echt een probleem te zijn. Hier is sprake van voldoende afstand. Wel is het zo dat de scheepvaart ter hoogte van een haven meestal afstopt om zuiging te voorkomen. Een en ander is niet reglementair verplicht maar getuigt van "goed zeemanschap". Afhankelijk van het type schip en rompvorm van het schip zal het ene schip dit vaker doen dan het andere. Het onderscheidend argument hiervoor is: "ken uw schip". Hiermee wordt bedoeld dat elke schipper de zuigkracht die zijn schip heeft kent en aan de hand daarvan reageert.

Het is dus geen wet van Meden en Perzen dat een schip moet afstoppen bij de in- en uitvaart van een haven nog is het reglementair vastgelegd. Het afstoppen voor een haven bestemd voor recreatie- of beroepsvaart kent hierbij geen onderscheid.

Bij de keuze voor de Beijenwaard of de Oude Waal en het handhaven van de haven in Tolkamer betekent dit, wanneer hier noodzaak toe is, tweemaal afstoppen. Wij denken dat dit eigenlijk

ongewenst is. Bij de keuze handhaven van Tolkamer in combinatie met variant Bijland speelt dit probleem niet en kan volstaan worden met één maal afstoppen.