

Trailerhelling Maasvlakte 2

Locatie en vormgeving van de trailerhelling, infrastructuur, benodigde afspraken en communicatie



Rapport

Trailerhelling Maasvlakte 2; Locatie en vormgeving van de trailerhelling, infrastructuur, benodigde afspraken en communicatie

Door:

J.W. Kroon

E. Derks

K. De Bièvre

A. Van Tienen

B. Biondina

H. Van der Graaf

R. Puijk



meer dan 100 jaar en Koninklijk

Leijenseweg 115

Postbus 162

3720 AD Bilthoven

Telefoonnr.: 030-6058400

Faxnr.: 030-6039874

Statuspagina

Titel	Trailerhelling Maasvlakte 2; Locatie en vormgeving van de trailerhelling, infrastructuur, benodigde afspraken en communicatie
Samenstelling	Sportvisserij Nederland Postbus 162 3720 AD BILTHOVEN
E-mail	info@sportvisserijnederland.nl
Homepage	www.sportvisserijnederland.nl
Opdrachtgever	Sportvisserij Zuidwest Nederland
Homepage	www.sportvisserijbelangen.nl
Auteur(s)	J.W. Kroon, E. Derks, K. De Bièvre, A. Van Tienen, B. Biondina, H. Van der Graaf en R. Puijk.
E-mailadres	emiel@sportvisserijbelangen.nl
Aantal pagina's	21
Trefwoorden	Delta, Zuidwest Nederland, Maasvlakte 2, recreatief medegebruik, sportvisserij, trailerhelling, bootvissen
Versie	Definitief
Projectnummer	AVE201002
Datum	3 maart 2011

Bibliografische referentie:

J.W. Kroon, E. Derks, K. de Bièvre, A. van Tienen, B. Biondina, H. Van der Graaf en R. Puijk, 2011. Trailerhelling Maasvlakte 2; Locatie en vormgeving van de trailerhelling, infrastructuur, benodigde afspraken en communicatie. Sportvisserij Nederland, Bilthoven.

© **Sportvisserij Nederland, Bilthoven**

Niets uit dit rapport mag worden vermenigvuldigd door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de copyrighthouder en de Opdrachtgever.

Sportvisserij Nederland is niet aansprakelijk voor gevolgschade, alsmede schade welke voortvloeit uit toepassing van de resultaten van werkzaamheden of andere gegevens verkregen van Sportvisserij Nederland.

Inhoudsopgave

1	Inleiding.....	8
2	Trailerhelling - locatie	9
3	Trailerhelling – vormgeving en inrichting	10
	3.1 Opties trailerhelling.....	10
	3.2 Inrichting en vormgeving.....	12
4	Infrastructuur	14
	4.1 Op het land.....	14
	4.2 In het water.....	15
5	Afspraken met diverse betrokkenen	17
	5.1 Verplichtingen voor het gebruik trailerhelling	17
	5.2 Controle en handhaving.....	18
	5.3 Onderhoud	18
	5.4 Evaluatie	18
6	Communicatie.....	19
	6.1 Websites, magazines en voorlichtingsavond	19
	6.2 Informatiebord	19

1 Inleiding

De nieuwe Maasvlakte komt er aan!

En dat betekent nogal wat voor de sportvisserij. Niet alleen voor sportvissers die vanaf de kant vissen, maar ook voor sportvissers met een boot. De trailerhelling op de Maasvlakte is als gevolg van de aanleg van Maasvlakte 2 verdwenen. In de vergunning Wet Beheer Rijkswaterstaatwerken van Rijkswaterstaat aan het Havenbedrijf Rotterdam is het aanleggen van een trailerhelling op Maasvlakte 2 als verplichting opgenomen.

De georganiseerde sportvisserij wil middels dit rapport een bijdrage leveren aan deze trailerhelling en wil meedenken over de vormgeving en infrastructuur voor een trailerhelling op Maasvlakte 2. Daarnaast wil de georganiseerde sportvisserij in overleg met het Havenbedrijf Rotterdam duidelijke afspraken maken en voorwaarden stellen aan het gebruik van de trailerhelling zodat de veiligheid van de trailerhelling en de veiligheid voor de scheepvaart gegarandeerd wordt. Deze voorwaarden en benodigde afspraken worden uitgebreid behandeld in de verschillende hoofdstukken.

Dit rapport is opgesteld door Sportvisserij (Zuidwest) Nederland in samenwerking met vertegenwoordigers van Bootvisvereniging Zuid-West Nederland en diverse sportvissers die regelmatig op de Maasvlakte vissen.

2 Trailerhelling - locatie

Het realiseren van een trailerhelling langs de buitencontour van de Maasvlakte is niet haalbaar, omdat deze trailerhelling volgens de inzichten van experts (bureau INFRAM) zal verzanden. Realisatie van een trailerhelling in de havens zelf is gelet op de veiligheid niet wenselijk. Rekening houdend met bovenstaande feiten, is er een andere locatie die geschikt is voor de aanleg van een trailerhelling: de Edisonbaai. De Edisonbaai is een beschermt stukje water waar de Nieuwe Waterweg uitmondt in zee. De locatie biedt beschutting tegen golven en stroming door de blokkendam waarop aan het uiteinde de groene lichtopstand voor de Nieuwe Waterweg is geplaatst. Binnen de blokkendam, in de Edisonbaai, is ook bij laag water ruim voldoende diep water om een boot te traileren. De Edisonbaai ligt al vele jaren precies op dezelfde plaats. Verzanding in de toekomst is dan ook uit te sluiten. Zie figuur 2.1 voor de locatie van de Edisonbaai.



Figuur 2.1: Locatie Edisonbaai

3 Trailerhelling – vormgeving en inrichting

3.1 Opties trailerhelling

Er zijn verschillende mogelijkheden voor een trailerhelling (zie figuur 3.1). Optie 1 ligt diagonaal in de baai, gericht naar de kop van de blokkendam. De golven die eventueel binnen komen rollen, zullen recht op de trailerhelling landen, waardoor het risico op het 'naast de trailer zetten' van de boot minimaal is. In figuur 3.2 is een impressie van optie 1 weergegeven.

Optie 2 voorziet in een helling haaks op de westoever van de baai, dichtertegen de blokkendam. Deze helling zal korter zijn dan die in optie 1. Een nadeel kan zijn dat bij hoog water de golven regelmatig over de blokkendam slaan. Deze golven lopen dan dwars over de helling, wat gelet op de veiligheid en het gebruiksgemak niet wenselijk is. In figuur 3.3 is een impressie van optie 2 weergegeven.

Optie 3 is om de helling te plaatsen op het aanwezige zandstrand aan de noordoever. Het probleem van golfslag dwars op de helling wordt zo grotendeels voorkomen. Een nadeel zou de hogere aanlegkosten kunnen zijn, omdat de helling langer moet worden en er nog geen 'fundament' van stenen of ander hard materiaal aanwezig is waar de helling op gemaakt kan worden.



Figuur 3.1: Mogelijke locaties trailerhelling



Figuur 3.2: Impressie trailerhelling optie 1



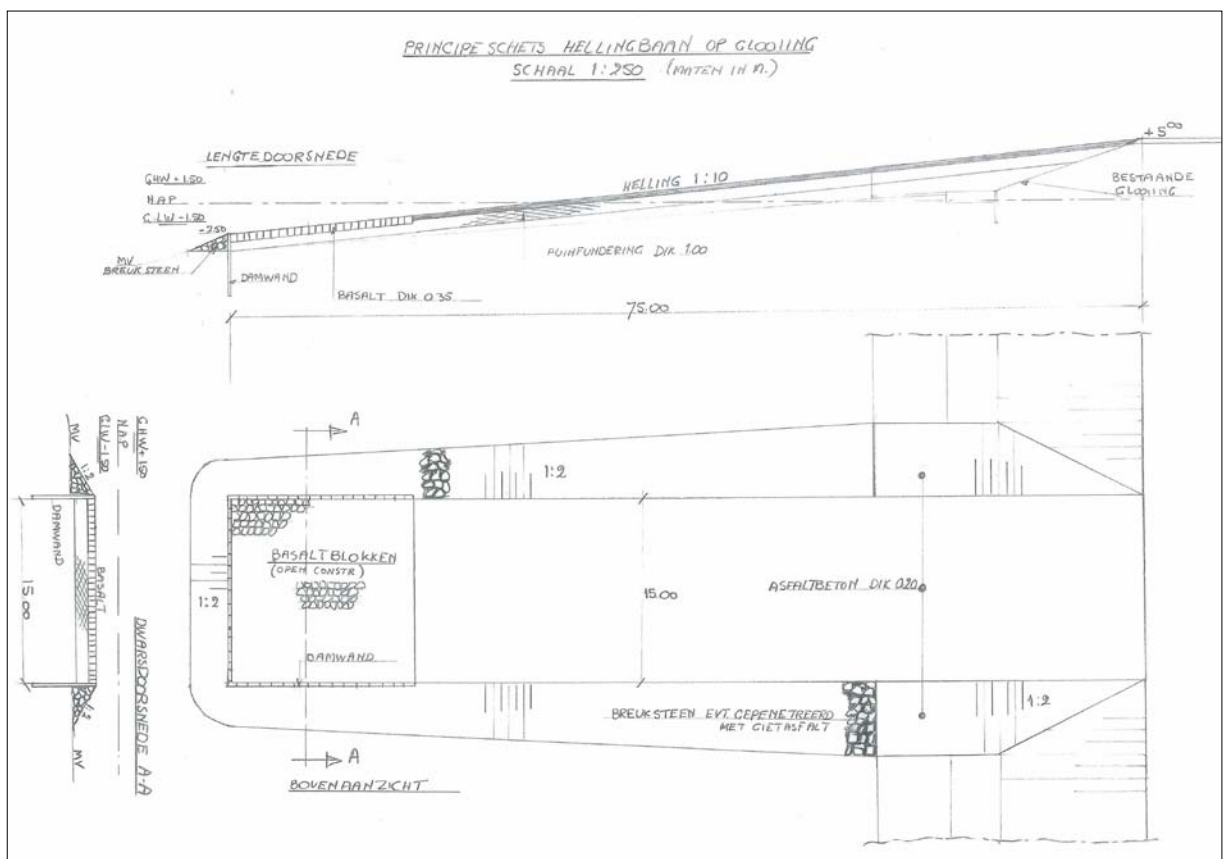
Figuur 3.3: Impressie trailerhelling optie 2

3.2 Inrichting en vormgeving

De trailerhelling dient bij zowel eb als bij vloed gemakkelijk gebruikt te kunnen worden met een 'normale' auto (meerdere auto's tegelijkertijd). Om hieraan te kunnen voldoen, worden de volgende eisen voor wat betreft de vormgeving aan de trailerhelling gesteld:

- Hellinghoek 1:10 (10%);
- Breedte 15 meter, zodat meerdere auto's tegelijkertijd kunnen traileren;
- De trailerhelling moet doorlopen tot tenminste 1,5 meter onder gemiddeld laag water (GLW);
- De trailerhelling mag niet glad zijn. Een manier om gladheid te voorkomen, is door het onderste deel te laten bestaan uit basaltblokken in een open constructie.

In figuur 3.4 is een schets van de trailerhelling die aan de Brouwersdam ligt en welke als voorbeeld voor de trailerhelling aan de Edisonbaai kan dienen.



Figuur 3.4: Schets voorgestelde trailerhelling

Om de bruikbaarheid van de trailerhelling zo optimaal mogelijk te maken, zijn de volgende voorzieningen nodig:

- Wacht-/aanlegsteiger naast de trailerhelling van ongeveer 70 meter voor ongeveer 10 boten. Deze steiger dient een 'drijvend vlot' te zijn met een scharnierende loopbrug naar wal, zodat de steiger bij zowel

-
- eb als vloed te gebruiken is;
 - Verlichting op de trailerhelling en de steiger.

Een voorbeeld van een goede trailerhelling is de trailerhelling die bij Neeltje Jans aan de Noordzee zijde ligt (zie figuur 3.5). Deze trailerhelling is niet te steil, breed genoeg om meerdere boten tegelijk te water te laten en door regelmatig onderhoud is de trailerhelling in het algemeen niet glad. Ook is de helling voorzien van verlichting en is er naast de trailerhelling een goede, verlichte aanlegsteiger aanwezig.



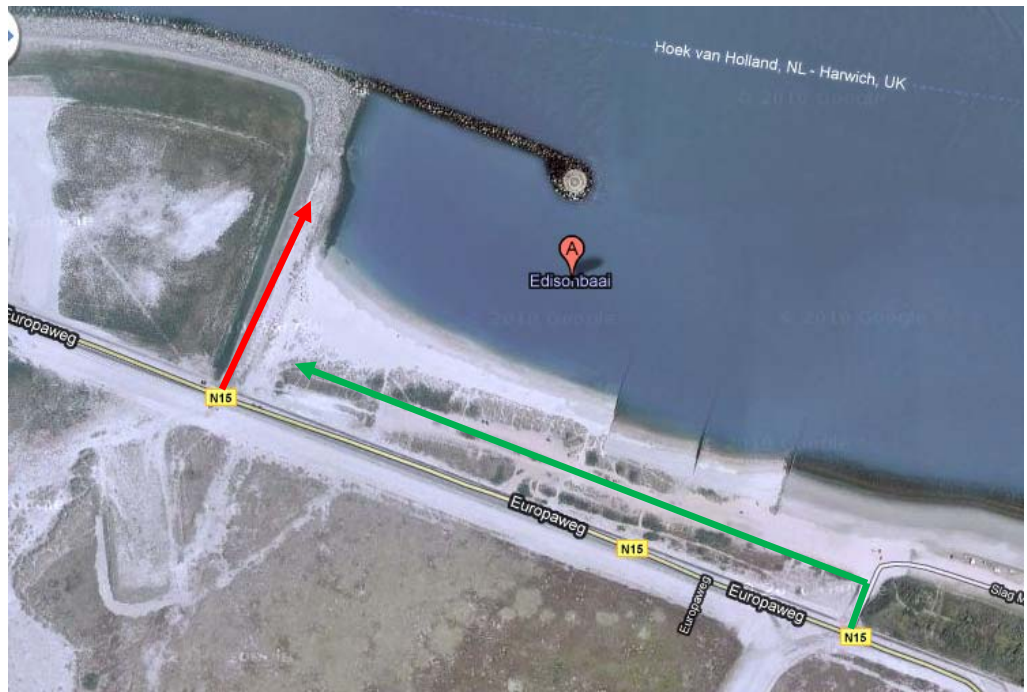
Figuur 3.5: De trailerhelling bij Neeltje Jans is een voorbeeld van een goed bruikbare trailerhelling.

4 Infrastructuur

4.1 Op het land

Bereikbaarheid

De Edisonbaai is bereikbaar via een smalle asfalt weg welke van de Europaweg tot aan de Edisonbaai loopt (zie rode pijl in figuur 4.1). Momenteel wordt de vrije doorgang versperd door een balk/slagboom over de weg aan het begin en een baggerleiding halverwege. Een andere manier om bij de Edisonbaai te komen is langs de aanwezige frietkraam bij Slag Maasmond (zie groene pijl).



Figuur 4.1: Aanrijdroutes Edisonbaai

Aanrijdroute en parkeerplaatsen

Voor wat betreft de bereikbaarheid en parkeerplaatsen zijn de eisen redelijk beperkt te noemen. De huidige twee bestaande aanrijdroutes zijn in feite nu al bruikbaar. De huidige twee bestaande aanrijdroutes zijn in feite nu al bruikbaar. De asfaltweg is zonder verdere aanpassingen bruikbaar, zodra de balk/slagboom en baggerleiding worden verwijderd. De route langs de frietkraam vraagt enkele aanpassingen, met name egaliseren, markeren en indien mogelijk asfalteren.

Parkeerplaatsen kunnen gerealiseerd worden door het terrein te egaliseren en verharderen met grint/breuksteen of eventueel asfalt. Markering van parkeerplaatsen door middel van betonbanden wordt wenselijk geacht. Parkeergelegenheid voor circa 100 auto's met trailer is voldoende.

Parkeerplaatsen kunnen gerealiseerd worden in de hoek van de baai (zie nummer 1 in figuur 4.2) tegen het asfaltweggetje en bij onvoldoende ruimte is er aan de andere kant (2) een zeer groot terrein wat geschikt gemaakt kan worden. Aan de andere kant van de weg (3) is er nu een baggerstort waar na sanering wellicht een ideale parkeerplaats aangelegd kan worden.



Figuur 4.2: Mogelijkheden voor parkeren

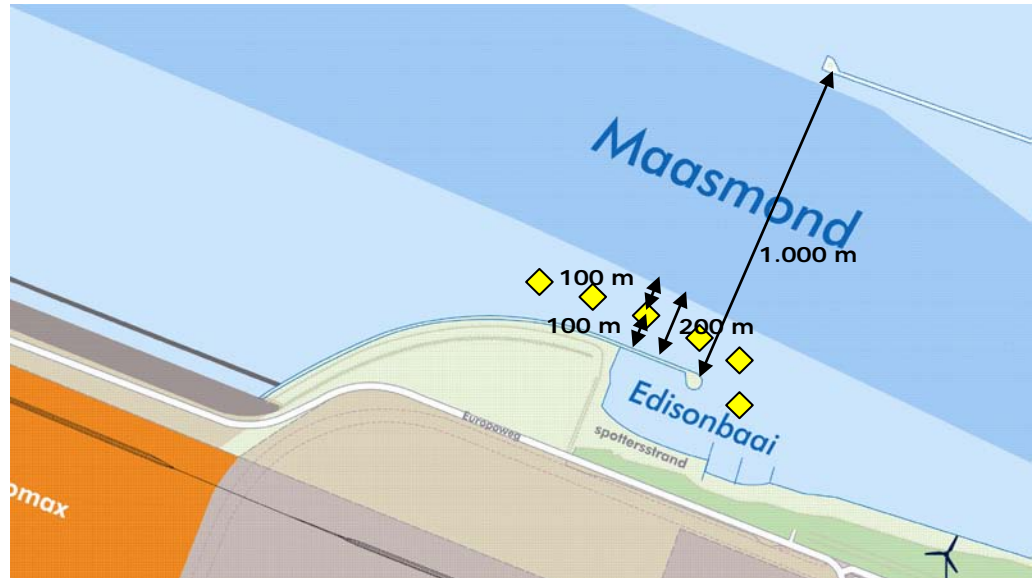
4.2 In het water

De voorgestelde locatie van de trailerhelling ligt in de monding van de Nieuwe Waterweg. Op deze locatie is een drukke scheepvaartroute aanwezig. Dit kan leiden tot onveilige situatie. Echter, door het markeren van de vaarroute voor boten vanaf de trailerhelling (langs een smalle corridor langs de oever, tot de Noordzee) kunnen sportvisboten van de overige scheepvaart gescheiden worden. Daarnaast vormen sportvisboten in druk bevaarde havens en gebieden als Vlissingen en IJmuiden geen enkele belemmering voor de beroepsscheepvaart, zie hiervoor box 1 op de volgende pagina.

Deze verplichte vaarroute vanaf de trailerhelling moet door middel van gele boeien gemarkeerd worden, zoals is weergegeven in figuur 4.3. Deze corridor volgt de oeverlijn, waardoor de sportvisboten zo snel mogelijk afbuigen vanaf de vaargeul voor beroepsscheepvaart.

Overigens ligt de vaargeul ter hoogte van de Edisonbaai op 200 meter vanuit de dam met het helikopterplatform. Daardoor is er genoeg ruimte voor het aanleggen van een corridor voor sportvisboten. Een breedte van 100 meter is ruimschoots voldoende om een veilige doorvaart en passage van sportvisboten mogelijk te maken, ook bij wat ruiger weer. Tussen de vaarroute voor de sportvisboten en de vaargeul blijft op deze manier een strook van tenminste 100 meter over, waardoor de veiligheid niet in het geding kan komen.

Het is gewenst dat de gele boeien op ongeveer 50 meter afstand van elkaar geplaatst worden en dat de doorsteek naar de Nieuwe Waterweg fysiek onmogelijk wordt gemaakt door het aanbrengen van een ballenlijn/ketting tussen de gele boeien die de vaarroute markeren. De corridor van gele boeien dient een totale lengte van ongeveer 1000 meter te hebben (tot de eerstvolgende groene boei).



Figuur 4.3: Schematische weergave betonde vaarroute vanaf trailerhelling en afstanden.

Box 1: Situatie in de havens van Vlissingen en IJmuiden

Zowel in Vlissingen als IJmuiden bevinden zich drukke scheepvaartroutes. De zone Antwerpen-Vlissingen is zelfs het drukst bevaarde gebied ter wereld. In beide gebieden wordt veel gevaren door sportvisboten en plezierjachten die vanuit de havens van de genoemde plaatsen richting Noordzee vertrekken. In Vlissingen is een viertal bootvisverenigingen actief en zijn geen problemen tussen de sportvissers die vanuit boten vissen en de scheepvaart. Voor de sportvisboten geldt in Vlissingen een vrijwillige aanmelding via de marifoon. Ook in IJmuiden zijn geen problemen tussen sportvisboten, pleziervaart en de scheepvaart. Deze voorbeelden laten zien dat het varen met sportvisboten, zeker als hier goede en duidelijke afspraken over gemaakt worden, geen enkele belemmering vormen voor de beroepsscheepvaart.

5 Afspraken met diverse betrokkenen

5.1 Verplichtingen voor het gebruik trailerhelling

De georganiseerde sportvisserij denkt aan het opleggen van verschillende verplichtingen aan de gebruikers van de trailerhelling:

- Verplicht volgen van de in paragraaf 4.2 beschreven corridor (bij voorkeur wordt dit al fysiek verplicht gemaakt);
- Verbod op vissen in de Nieuwe Waterweg en de havens vanaf de boot;
- Verbod op het gebruik van de trailerhelling door andere recreanten dan sportvissers;
- Verplichte in- en uitmelding via de marifoon bij de verkeerscentrale;
- Oversteken naar de noordzijde van de Nieuwe Waterweg is pas toegestaan vanaf de Racom M (oversteken is toegestaan vanaf de Racom M en de MO, respectievelijk ten zuiden en ten noorden van de Maasgeul);
- Minimum bootlengte van 5 meter;
- Minimum motorvermogen van 35 pk.

Daarnaast dienen de volgende zaken altijd aan boord te zijn van een sportvisboot die gebruik maakt van de trailerhelling:

- Wateralmanak I (Rijnvaarpolitie Reglement (RPR) en Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (BVA));
- Zeekaarten;
- Getijdentabel;
- Marifoon;
- Anker met minimaal 100 meter lijn;
- Reserveanker met minimaal 100 meter lijn;
- Noodsignalen;
- Scheepshoorn of toeter;
- Reddingsvest voor elke opvarende;
- Waterdichte zaklamp;
- Grijplijnen of life-lijnen;
- Goedgekeurde brandblusser;
- Vloeistofkompas;
- Radarreflector;
- Zwarte ankerbal;
- Hoosvat of pomp;
- Mes, lucifer/aansteker;
- Verbandtrommel.

Deze verplichtingen dienen via een Algemene Plaatselijke Verordening (APV) geregeld te worden, zodat hier ook door de verschillende instanties op gehandhaafd kan worden. In hoofdstuk 6 wordt de communicatie van bovenstaande verplichtingen aan de gebruikers van de trailerhelling behandeld.

Naast het opleggen van bovenstaande verplichtingen waaraan voldaan

moet worden om gebruik te kunnen maken van de trailerhelling, kan ook een slagboom of hek geplaatst worden. Een slagboom of hek kan gebruikt worden om enkel geregistreerde sportvissers via een pasjessysteem (eventueel gekoppeld aan de (zee)VISpas) gebruik te laten maken van de trailerhelling. Ook kan een slagboom of hek het gebruik van de trailerhelling onmogelijk maken bij slecht zicht of harde wind vanuit een gevaarlijke windrichting. Op deze manier wordt de kans op ongelukken en/of onveilige situaties tot een minimum beperkt. Wel is het hierbij van belang dat sportvisboten die op dat moment al in het water liggen wel uit het water kunnen komen.

5.2 Controle en handhaving

Om de hierboven geschetste verplichtingen aan de gebruikers duidelijk te maken is het naast goed communiceren (zie hoofdstuk 6) ook van belang dat regelmatig controles plaatsvinden. Naast de sociale controle onder de bootvissers kunnen controles uitgevoerd worden door bijvoorbeeld de Havenpolitie en Buitengewoon Opsporingsambtenaren (BOA's) van Sportvisserij Zuidwest Nederland.

Regelmatige controles hebben een preventieve werking, waardoor de gebruikers van de trailerhelling zich aan de gestelde verplichtingen en gemaakte afspraken zullen houden.

5.3 Onderhoud

Om de veiligheid van de trailerhelling gedurende het gehele jaar te kunnen garanderen, is het noodzakelijk om regelmatig de onderzijde van de trailerhelling algenvrij te maken. Over dit periodieke onderhoud (wat slechts een uurtje per keer zal duren) dienen afspraken te worden gemaakt.

5.4 Evaluatie

Jaarlijkse evaluatie van de gemaakte afspraken is gewenst, zodat eventuele problemen vroegtijdig aangepakt kunnen worden en het gebruik van de trailerhelling ook voor de lange termijn gegarandeerd wordt.

6 Communicatie

De georganiseerde sportvisserij zal op diverse manieren de sportvissers die vanuit boten vissen benaderen en informeren van de geldende voorwaarden en verplichtingen die van toepassing zijn voor de trailerhelling. Daarnaast wil zij gebruik maken van een duidelijk informatiebord op de locatie van de trailerhelling en de informatie opnemen in een zogenaamde knooppuntenboekje (zie paragraaf 6.1). Verder is het belangrijk dat de gebruikers goed geïnformeerd worden over wat te doen bij (motor)pech: anker laten zakken en melding maken bij de verkeerscentrale via de marifoon!

6.1 Websites, magazines en voorlichtingsavond

De geldende voorwaarden en verplichtingen voor het gebruik van de trailerhelling zullen via de websites van zowel Sportvisserij Nederland, Sportvisserij Zuidwest Nederland en de verschillende hengelsportverenigingen aan de gebruikers gecommuniceerd worden. Ook zal een persbericht verstuurd worden aan alle websites en magazines op het gebied van de (zee)sportvisserij en aan alle lokale media en hengelsportwinkels in de omgeving. Daarnaast zal een voorlichtingsavond voor alle bootvisverenigingen georganiseerd worden, zodat zij hun leden op de hoogte kunnen stellen van de voorwaarden en verplichtingen.

Een goed initiatief om veilig varen te bevorderen is het project 'Varen doe je samen!' van de Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN). Het idee van de georganiseerde sportvisserij is om ook de monding van de Nieuwe Waterweg als knooppunt op te nemen in een zogenaamd 'knooppuntenboekje', zoals die in het kader van dit project zijn ontwikkeld. De gedragsregels en tips die in een knooppuntenboekje staan worden passend gemaakt op de regelgeving die op het informatiebord bij de trailerhelling moet komen te staan. Meer informatie over het project en de knooppuntenboekjes is te vinden op www.varendoejesamen.nl.

6.2 Informatiebord

Om de geldende regels en verplichtingen ook op locatie duidelijk te maken, dient een groot informatiebord geplaatst te worden met daarop een kaart met de verplichte vaarroute vanaf de trailerhelling. Daarnaast worden de geldende verplichtingen in vier talen (Nederlands, Engels, Duits en Frans) op het bord geplaatst. Op deze manier is het voor elke sportvisser duidelijk wat er van hem wordt verwacht en is het ook mogelijk om sportvissers aan te spreken op hun gedrag.



Sportvisserij Nederland
Postbus 162
3720 AD Bilthoven

