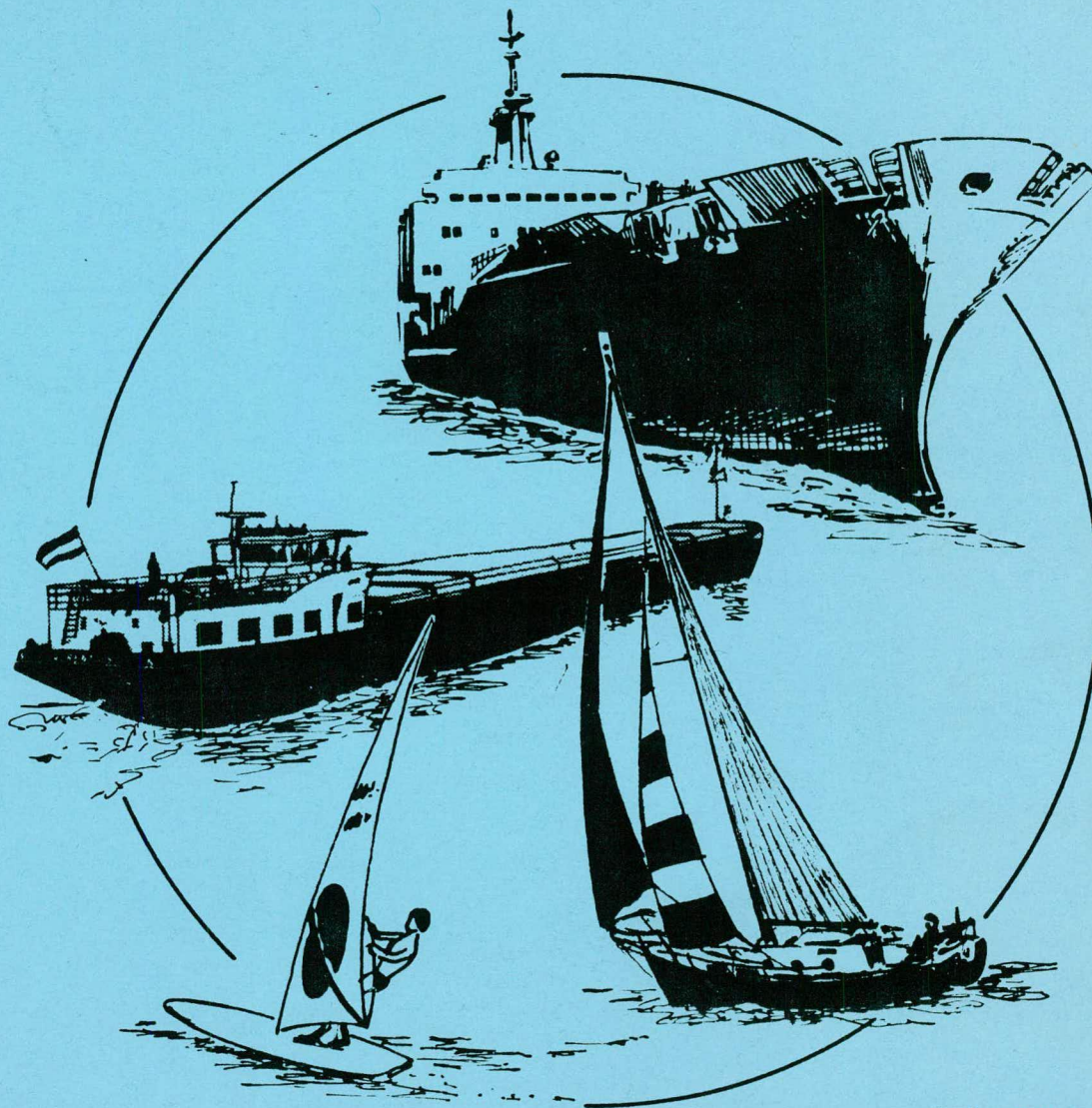


P4299



Bibliotheek, Koestr. 30, tel: 0118-686362,
postbus 5014, 4330 KA Middelburg

**ORIENTEREND ONDERZOEK
NAAR PROBLEMEN MET
PLEZIERVAART WESTERSCHELDE**



Rijkswaterstaat directie Zeeland

DGSM - district Scheldemond

1 JULI 1985

INHOUD

1.	INLEIDING	
2.	SAMENVATTING	
3.	CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN	
4.	OPZET VAN HET ONDERZOEK	
4.1	Enquête	
4.2	Deelnemers	
4.3	Enquêteformulier	
4.4	Werkwijze	
5.	UITSLAG SCHRIFTELIJKE ENQUÊTE	
5.1	Resultaat vraag nr. 1	
5.2	idem	2
5.3	idem	3
5.4	idem	4
6.	BEVINDINGEN NAAR AANLEIDING INTERVIEWS	
6.1	Van pleziervaart naar beroepsvaart	- vraag nr. 1
6.2	Van beroepsvaart naar pleziervaart	- vraag nr. 2
6.3	Kans op ongelukken met mogelijke schade	- vraag nr. 3
6.4	Voorgestelde maatregelen	- vraag nr. 4
6.4.1	Voorlichting	
6.4.2	Kaarten	
6.4.3	Betonning	
6.4.4	Marifoon	
6.4.5	Plankzeilen	
6.4.6	Zeilwedstrijden	
6.4.7	Jachthavens	



Blz.

LITERATUUR

789s64

1	1 - Ministerie van Cultuur, Recreatie en Maatschappelijk Werk
2	Ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke Ordening
4	"Structuurschema Openluchtrecreatie"
5	deel a: beleidsvoornemen (zitting 2e Kamer 1980-1981)
7	2 - Provincie Zeeland "Streekplan Midden-Zeeland" (Vastgesteld bij besluit van Prov. Staten van Zeeland van 7 mei 1982, nr. 27)
9	3 - Provincie Zeeland "Totaalvisie voor de deltawateren" (oktober 1984)

BIJLAGEN:

1. Overzicht van de aan het onderzoek deelgenomen groepen.
2. Enquête-formulier met 2 bijbehorende kaarten.
3. Overzichtskaart van de Westerschelde met lokaties waar problemen zijn gesignaleerd.
4. Gedetailleerd overzicht van de resultaten met betrekking tot vraag 1 in 4 bladen
5. idem met betrekking tot vraag 2 in 5 bladen
6. Totaal-score van problemen verspreid over de Westerschelde met betrekking tot de vragen 1 en 2.
7. Resultaten met betrekking tot vraag 3.
8. Resultaten met betrekking tot vraag 4.
9. Totaaloverzicht resultaten met betrekking tot de vragen 1 t/m 4.
10. Beknopte verslagen van gehouden interviews:
 - Groep 1 - loodsen
 - Groep 2 - riviermeesters
 - Groep 3 - verkeersleiders
 - Groep 4 - hoofdverkeersleiders/loodsdienstleiders
 - Groep 5 - PSD-Zeeland
 - Groep 6 - "Schuttevaaier"
 - Groep 7 - RP te Water

1. INLEIDING.

Om voor een vaargebied een ruimtelijk beleid voor de watersport te voeren is een samenhangend geheel van maatregelen vereist. Die maatregelen dienen het gebruiksniveau van het vaargebied, met daarin de ruimtelijke situering van jachthavens en het regelen van het vaargedrag te beïnvloeden.

Deze invloed kan o.a. gericht zijn op:

- aanlegmogelijkheden
- aantal ligplaatsen in jachthavens

Per vaargebied dient waar mogelijk het aantal ligplaatsen in overeenstemming te worden gebracht met de capaciteit van het vaarwater, rekening houdend met de behoefte ter plaatse.

Volgens het Structuurschema Openlucht recreatie dient bij uitbreiding van het aantal ligplaatsen in het algemeen de nadruk te liggen op het scheppen van capaciteit in de bestaande jachthavens.

Naast een aantal vaargebieden waar uitbreidingsmogelijkheden aanwezig zijn, worden in voornoemd structuurschema z.g. consolideringsgebieden aangegeven. Dit zijn gebieden waar uitbreiding van het aantal vaste ligplaatsen in jachthavens in de toekomst niet of slechts in beperkte mate mogelijk is. De Westerschelde is zo'n consolideringsgebied. Beleidsmaatregelen dienen gericht te zijn op handhaving van het huidige gebruiksniveau van deze vaargebieden, zowel kwalitatief als kwantitatief.

Naast de beïnvloeding van het gebruiksniveau van een vaargebied en het aanbrengen van voorzieningen voor de watersport, zijn maatregelen nodig, die het vaargedrag beïnvloeden. Het vaargedrag wordt in belangrijke mate bepaald door de vaardigheid van de pleziervaarder. Verordeningen en reglementen hebben de mogelijkheid tot beïnvloeding. [1]

De Provincie Zeeland vermeldt in haar Streekplan Midden-Zeeland van 1982, dat een toeneming van de recreatievaart op de Westerschelde om veiligheidsredenen niet gewenst is. De veiligheid van dit scheepvaartverkeer, zeker in een vaargebied als de Westerschelde, heeft een bijzondere zorg nodig, waarbij met name conflictsituaties, niet alleen tussen de zeescheepvaart en binnenscheepvaart, maar uiteraard ook tussen de beroepsvaart en de pleziervaart moet worden voorkomen. [2]

In de globale integrale provinciale beleidsvisie: "Totaalvisie voor de Deltawateren" (oktober 1984) wordt opgemerkt dat o.a. voor de Westerschelde geen afzonderlijk beleidsplan of ruimtelijk zoneringsplan bestaat. Bij het opstellen en toetsen van meer gedetailleerde plannen is hieraan wel behoefte. Daarbij kan worden opgemerkt dat de Rijkswaterstaat inmiddels stappen heeft ondernomen om te komen tot een integraal beheers-/beleidsplan voor de Westerschelde. Hiertoe zal een plan- en overlegstructuur worden ingesteld. Op de Westerschelde is de recreatievaart, in verband met het overheersende karakter van de beroepsvaart, slechts van betrekkelijk ondergeschikte betekenis.

Ruim de helft van alle vaste ligplaatsen bevinden zich in het mondingsgebied en wel in de jachthavens te Breskens en Vlissingen.

De meeste plezierboten (zeezeilers) hebben hier vooral de Noordzee als vaargebied. De overige pleziervaart ligt voornamelijk in Terneuzen en de Paal. Van hieruit wordt in hoofdzaak de Westerschelde zelf bevaren. Behalve voor de vaste ligplaatshouders langs de Westerschelde, is dat gebied ook nog van belang als doorvaartgebied vanuit België en de zuidelijke Noordzee naar de meer noordelijk gelegen deltawateren. De provincie Zeeland is voorts van mening dat goede en veilige scheepvaartverbindingen over de deltawateren, dus ook over de Westerschelde, voor het economisch functioneren van Zuidwest-Nederland van groot belang is. Het beleid dient dan ook gericht te zijn op de instandhouding van een goed vaarwegenstelsel, dat is afgestemd op een vlotte en veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer. In dit kader vindt zij nieuwe vestigingen c.q. uitbreiding van jachthavens langs de Westerschelde ongewenst. In de nota "Totaalvisie voor de Deltawateren" maakt zij daarbij een uitzondering voor die jachthavens die georiënteerd zijn op de Noordzee. De provincie is nl. van mening dat nieuwe vestiging c.q. uitbreiding van dergelijke jachthavens langs de Westerschelde wel dient te worden toegestaan. De Rijkswaterstaat is echter van oordeel dat als enig criterium de waarborg van een vlotte en veilige scheepvaartafwikkeling dient te worden gehanteerd en heeft dan ook de provincie van zijn bezwaar tegen het hanteren van eerdergenoemd criterium in kennis gesteld. [3]

Van rijkswege is reeds enkele malen aangekondigd (o.a. Structuurschema Natuur- en Landschapsbehoud) dat zij het initiatief zullen nemen tot de ontwikkeling van plannen met betrekking tot integraal beheer van de Westerschelde.

Het spreekt vanzelf dat de provincie Zeeland bij de opstelling van een dergelijk plan nauw betrokken wenst te worden. Bijzondere aandacht moet o.a. hier worden besteed aan de aanwezigheid van de pleziervaart. Daarbij zullen vragen aan de orde komen die betrekking hebben op de bestaande jachthavenaccommodatie en de eventuele uitbreiding daarvan.

Tevens zal moeten worden gezien in hoeverre er mogelijkheden bestaan als het gaat om nieuwe vestigingsplaatsen voor jachthavens. Daarbij zal het dienen van de verkeersveiligheid voorop moeten staan.

Bij het formuleren van een toekomstig beleid ter zake, zullen voor de grondslag daarvan een aantal feiten moeten worden aangedragen.

Daartoe heeft Rijkswaterstaat directie Zeeland in samenwerking met DGSM-district Scheldemond een oriënterend onderzoek verricht om hiermee trachten na te gaan of uitbreiding van bestaande dan wel aanleg van nieuwe jachthavens een al of niet nadelige invloed kan uitoefenen op de gewenste veilige afwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde.

2. SAMENVATTING.

- Rijkswaterstaat directie Zeeland heeft samen met DGSM, district Scheldemond te Vlissingen een oriënterend onderzoek verricht om na te gaan of uitbreiding van bestaande accommodatie, dan wel aanleg van nieuwe jacht-

havens een al of niet nadelige invloed kan uitoefenen op de veilige verkeersafwikkeling van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde.

- Het innemen van een standpunt voor een te voeren beleid ter zake zal mede worden gebaseerd op de resultaten van dit onderzoek.
- Het onderzoek is verricht middels een enquête onder personen uit diverse diensten in Zeeland, die met hun werk nauw betrokken zijn met het scheepvaartgebeuren op de Westerschelde.
- Aan het onderzoek hebben 19 personen meegewerkt (zie bijlage 1):
 - DGSM, district Scheldemond te Vlissingen (13 pers.)
 - Rijkspolitie te Water (2 pers.)
 - Schippersvereniging "Schuttevaer" (2 pers.)
 - Provinciale Stoombootdienst in Zeeland (2 pers.).
- De enquête bestond uit 2 delen:
 - a. schriftelijk deel - invullen van een enquêteformulier met 4 vragen en 2 bijbehorende kaarten (zie bijlage 2).
 - b. mondeling deel - interview met deelnemers die hun schriftelijke antwoorden konden toelichten (zie bijlage 10).
- Twee van de vier vragen behandelen problemen tussen de beroepsvaart en de pleziervaart. Ze bestaan in hoofdzaak uit de hinder die ze vanwege hun vaargedrag van elkaar ondervinden.
De derde vraag betreft de kans op schade door ongelukken of bijna ongelukken.
In de vierde en laatste vraag worden maatregelen gevraagd die op korte termijn met betrekking tot de pleziervaart dienen te worden genomen.

Resultaten:

- Uit het onderzoek is gebleken dat de meeste problemen liggen in de gebieden nabij Vlissingen, Breskens, Terneuzen en Hansweert (zie bijlage 6).
- De zeescheepvaart heeft over de hele Westerschelde bij de confrontatie met de pleziervaart met problemen te kampen. Bij de binnenscheepvaart liggen de problemen in hoofdzaak in het oostelijk deel van de rivier.
- Het voornaamste probleem voor de pleziervaart is het inschatten van de vaarsnelheden van de beroepsvaart. Een ander probleem voor de pleziervaart is het vaak onduidelijk vaarpatroon van de beroepsvaart. Minder belangrijk, maar ook genoemd is de hinder door golfslag en zuiging.

- Vanuit de beroepsvaart gezien wordt het gevaarlijk kruisen van het hoofdvaarwater als grootste hinder erva-
ren.
Vervolgens heeft men problemen met jachten die in de koerslijn varen. Ook in en nabij havens doen zich dik-
wijls problemen voor. In het algemeen kan worden gezegd dat veel pleziervaarders door hun hinderlijk vaarge-
drag de beroepsvaart in moeilijkheden brengt.
De zeilboot als pleziervaartuig is het meest bij de problemen betrokken. Het motorjacht wat in mindere mate.
Problemen met plankzeilers worden het meeste genoemd in het Oostgat en vandaar het gebied tot aan de Sar-
dijngeul. Ook de Rede van Breskens en Vlissingen en de vaarbaan van de PSD-boten op de lijn Vlissingen-Bres-
kens (ook wel Kruiningen-Perkpolder) zijn in dit verband aangewezen als belangrijkste probleemgebieden.
- De grootste kans op schade bestaat in die situaties waarbij de beroepsvaart voor de pleziervaart noodgedwon-
gen moet uitwijken en mogelijk daardoor aan de grond loopt of met andere schepen in aanvaring komt.
- Tenslotte is bekeken welke maatregelen op korte termijn zouden moeten worden genomen om het vaargedrag van
de pleziervaart in goede banen te leiden.
- Het geven van voorlichting en instructie voor het verbeteren van het vaargedrag van de pleziervaarder is de
voornaamste maatregel die uit het onderzoek naar voren is gekomen.
Daarbij moeten niet alleen de watersportverenigingen worden ingeschakeld, ook de overheid zelf kan in die
richting nuttig werk doen in samenwerking met anderen die op het gebied van de watersport actief zijn.
- Naast het geven van voorlichting werd gewezen op het nut van speciale betonning voor de pleziervaart.
Tevens zou een verbod moeten gelden om als pleziervaarder in het hoofdvaarwater te varen.
- Kies voor uitbreiding van bestaande of vestiging van nieuwe jachthavens bij voorkeur geen plaatsen direct
aan het hoofdvaarwater.
- Meer jachten moeten worden uitgerust met marifoon. Marifoongebruik bevordert de veiligheid. De pleziervaart
moet daarbij verplicht op de betreffende blokkkanalen passief uitluisteren.
- Bij zeilwedstrijden moet een aantal zaken beter worden geregeld. Met name worden genoemd een betere begelei-
ding en een strengere controle op de naleving van gestelde voorwaarden in uitgegeven vergunningen.
De vraag is of er alternatieve startplaatsen en vaarroutes zijn aan te wijzen.

3. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN.

- Er wordt in het algemeen geconcludeerd dat de Westerschelde als vaargebied voor de pleziervaart niet onge-
schikt is.

- Knelpunten zijn er over de gehele Westerschelde, in hoofdzaak in en bij havens en op splitsingspunten.
- Delen van de Westerschelde, voor de pleziervaart best aantrekkelijk, zijn dikwijls niet bekend.
- Men moet de ontwikkeling van de recreatievaart in dit gebied niet tegenhouden, maar wel in goede banen leiden.
- Mits het vaargedrag van de pleziervaart door de te nemen maatregelen, zoals voorlichting, bijzondere betoning en aanpassing reglementen, merkbaar wordt verbeterd, is een uitbreiding van ligplaatsen geen bezwaar.
- Bij het aanwijzen van nieuwe vestigingsplaatsen voor jachthavens of uitbreiden van bestaande accommodaties moet men wel zorgvuldig te werk gaan.
- Kies bij voorkeur geen plaatsen vlak aan het hoofdvaarwater.
- Zeilwedstrijden zouden beter moeten worden voorbereid. Daarbij moet worden gekeken naar andere startplaatsen en mogelijk andere vaarroutes.
- Niet geschikt voor vestiging of uitbreiding zijn de plaatsen Vlissingen, Hansweert en Sas van Gent.
- Wel geschikt maar niet bijzonder aan te bevelen zijn de lokaties Terneuzen en Walsoorden.
- Goede vestigings- of uitbreidingsmogelijkheden vindt men in Breskens, Hoedekenskerke, langs de Paulinapolder bij de Braakman, bij de scheepswerf te Hansweert en in mindere mate de Paal.
Een uitbreiding in Breskens moet onder bepaalde voorwaarden worden toegestaan.

4. OPZET VAN HET ONDERZOEK.

4.1 Enquête.

Om inzicht te krijgen over de gang van zaken betreffende de pleziervaart op de Westerschelde en de confrontatie met de beroepsvaart aldaar zijn in Zeeland in de maanden oktober en november van het jaar 1984 totaal 19 personen uit diverse diensten geënquêteerd, die voor hun dagelijks werk regelmatig aan de scheepvaart deelnemen en/of hierop toezicht houden. Voor dit onderzoek zijn geen mensen uit watersportverenigingen gevraagd, omdat daaruit moeilijk een selectie was te maken. Bovendien hadden een aantal van de geënquêteerde personen zelf ervaring als pleziervaarder op de Westerschelde.

Voor het onderzoek is een enquête-formulier ontwikkeld, waarop de deelnemers naast het vermelden van een aantal persoonlijke gegevens een viertal vragen kregen te beantwoorden die op de scheepvaart betrekking hadden.

Na deze schriftelijke enquête is met alle deelnemers een gesprek gevoerd waarbij men de antwoorden kon toelichten en op verschillende aspecten wat dieper kon worden ingegaan.

4.2 Deelnemers.

In bijlage 1 zijn de diensten (ingedeeld in groepen) c.q. de vereniging aangegeven die aan het onderzoek hebben meegewerkt.

Van iedere deelnemer is vermeld hoeveel jaren hij in zijn huidige functie reeds werkzaam is.

Ook het aantal jaren dat hij ervaring heeft als pleziervaarder en hoeveel daarvan op de Westerschelde.

4.3 Enquête-formulier

Een voor het onderzoek ontwikkeld enquête-formulier bevat naast een aantal vragen van persoonlijke aard, een viertal vragen met betrekking tot de beroeps- en de pleziervaart op de Westerschelde. Voor het beantwoorden van een aantal vragen zijn vooraf enkele suggesties aangegeven voor de eventuele problemen en te nemen maatregelen. De deelnemers konden deze naar eigen inzicht en behoefte aanvullen.

Op de bij de vragen 1 en 2 behorende overzichtskaarten van de Westerschelde moesten worden aangegeven de lokatie en het soort probleem met het daarbij in hoofdzaak betrokken vaartuig.

Voor het enquête-formulier met bijbehorende kaarten, zie bijlage 2.

4.4 Werkwijze.

In een periode van 3 dagen zijn in het najaar van 1984 19 personen verdeelt over 7 groepen gedurende ca. 2 uur ondervraagd.

Het interview-team bestond uit:

- 2 medewerkers van Rijkswaterstaat, directie Zeeland (voorzitter en notulist)
- 1 medewerker van DGSM, district Scheldemond

Nadat aan de deelnemers een uiteenzetting was gegeven omtrent het doel van de enquête en de wijze waarop het enquête-formulier met de bijbehorende kaarten dienden te worden ingevuld, kreeg men 45 minuten de tijd om de gestelde vragen te beantwoorden. De resterende tijd werd besteed aan een interview, waarbij de deelnemers de gelegenheid kregen hun antwoorden toe te lichten. Bevindingen uit deze interviews zijn in het kort schriftelijk vastgelegd (zie bijlage 10).

5. UITSLAG SCHRIFTELIJKE ENQUETE.

5.1 Resultaat vraag 1

Vraag 1: "Komt naar uw mening in de zomer de pleziervaart in de problemen door de aanwezigheid van de beroeps-vaart?"

Resultaat: Problemen met de zeevaart komen over de hele Westerschelde verspreid voor. Met de binnenvaart komen problemen in hoofdzaak in het oostelijk deel van de rivier voor, ongeveer vanaf de Everingen.

Als voornaamste problemen zijn genoemd:

- a. een niet altijd even duidelijk vaarpatroon van de beroepsvaart
- b. moeite met het inschatten van vaarsnelheden
- c. het ondervinden van hinderlijke golfslag

Bijlage 3 geeft een overzicht van de lokaties op de Westerschelde, waar problemen zijn gesignaleerd.

Bijlage 4, in 4 bladen, geeft een gedetailleerd overzicht van de resultaten met betrekking tot vraag nr. 1.

5.2 Resultaat vraag 2

Vraag 2: "Ondervindt naar uw mening de beroepsvaart hinder van de pleziervaart?"

Resultaat: Vanuit de beroepsvaart gezien blijken de volgende voornaamste problemen met de pleziervaart van belang:

- a. het gevaarlijk kruisen van het hoofdvaarwater
- b. hinderlijk varen in de koerslijn
- c. hinderlijk varen in en nabij havens

Algemeen kan worden gezegd, dat de beroepsvaart door het hinderlijk vaargedrag van pleziervaartuigen regelmatig in moeilijkheden komt.

Plezierboten, snel wendbaar als ze zijn, kunnen zich tijdens de vaart sneller corrigeren dan de meeste beroeps-schepen. Vooral in smalle vaargeulen waar weinig ruimte is om uit te wijken, doen zich problemen voor. De problemen zijn over het algemeen niet van dien aard dat deze tot ernstige ongelukken leiden.

Bijlage 5 geeft een gedetailleerd overzicht van de resultaten met betrekking tot vraag nr. 2.

De in de vragen 1 en 2 genoemde problemen doen zich regelmatig voor op de rede van Vlissingen, in het Oostgat en de Sardijngeul en in mindere mate bij Breskens. Ook de gebieden nabij Terneuzen, Hansweert en Walsoorden worden als probleemgebied aangewezen.

Het antwoord op de vraag met welk soort pleziervaartuigen er de meeste problemen zijn is in het volgende overzicht weergegeven.

Soort pleziervaartuig	aantal x genoemd over 27 lokaties	
	problemen (A)	veel problemen (B)
Zeilboot	<u>58</u>	49
Motorboot	40	39
Surfplank	9	<u>25</u>

Uit de telling blijkt dat de zeilboot de meeste problemen oplevert.

Lokaties waar men veel problemen met de zeilplank heeft, zijn het Oostgat en vandaar het gebied tot de Sardijngeul, de Rede van Breskens en ook de vaarroute van de PSD-boten in de veerverbinding Vlissingen-Breskens.

Bijlage 6 geeft een samengevat overzicht van waar op de Westerschelde de meeste problemen liggen met betrekking tot de vragen 1 en 2.

5.3 Resultaat vraag 3

Vraag 3: "Kan de onder vraag 2 genoemde hinder tot ongelukken of bijna ongelukken leiden waarbij de broepsvaart schade of kans op schade oploopt?"

Resultaat: De deelnemers geven voor de meeste kans op schade, de volgende belangrijkste oorzaken aan:

- door uitwijken aan de grond lopen
- door uitwijken met andere beroepsvaart of drijvende objecten in aanvaring komen
- gedwongen vaart minderen, waardoor mogelijk economische schade (missen van sluischutting, waardoor onnodig oponthoud).

Bijlage 7 laat zien hoeveel maal door de deelnemende groepen voor een bepaalde kans op schade is gekozen.

5.4 Resultaat vraag 4

Vraag 4: "Welke maatregelen moeten naar uw mening met betrekking tot de pleziervaart op korte termijn worden genomen?"

Resultaat: Duidelijk blijkt dat volgens de geënquêteerden op korte termijn de volgende maatregelen met betrekking tot de pleziervaart zouden moeten worden genomen:

- a. geven van voorlichting c.q. instructie vanuit de watersportverenigingen naar de pleziervaart met betrekking tot het vaargedrag
- b. leggen van aparte betonning voor de pleziervaart (z.g. "fietspaden")
- c. verbod om in het hoofdvaarwater te varen
- d. geen nieuwe vestigingen of uitbreiding van jachthavens, direct aan de hoofdvaargeul

Bijlage 8 geeft aan hoe door de deelnemende groepen voor bepaalde maatregelen is gekozen.

Bijlage 9 geeft een totaaloverzicht van de resultaten met betrekking tot de vragen 1 tot en met 4.

6. BEVINDINGEN NAAR AANLEIDING VAN INTERVIEWS.

Tijdens de gesprekken met de groepen worden de antwoorden op de schriftelijke vragen door hen toegelicht. Soms wordt er gewoon van problemen gesproken. In een aantal gevallen constateerd men veel problemen. In de uitslag van de schriftelijke enquête is reeds een beeld gegeven waar dit onderscheid ligt. Problemen treft men over het gehele gebied van de Westerschelde aan, hoewel in het westelijk deel van de rivier wat meer dan in het oostelijk deel. Met betrekking tot de vragen 1 tot en met 4 zal achtereenvolgens worden vermeld wat zo de bevindingen en meningen zijn van de deelnemende groepen.

6.1 Problemen van pleziervaart met beroepsvaart

Hoewel een beperkt aantal deelnemers als pleziervaarder ervaring hadden, is toch getracht aan te geven met welke problemen de pleziervaarder op de Westerschelde heeft te maken.

Over het algemeen blijkt dat de pleziervaarder nogal moeite heeft met het inschatten van de vaarsnelheid, vooral bij grote zeeschepen. Zeker als daarbij ook factoren als wind en stroom een rol gaan spelen. Dikwijls worden vaarsnelheden onderschat. Ook begrijpt men niet altijd het vaarpatroon van de beroepsvaart en raakt men in de war bij plotselinge koersveranderingen.

Plaatselijke onbekendheid bij de watersporter speelt een belangrijke rol. Als voor Vlissingen b.v. een zeeschip opeens snelheid mindert, omdat de loods aan boord komt, dan wordt dit niet altijd even duidelijk begrepen. Men is veelal slecht op de hoogte met de problemen die de beroepsvaart op de Westerschelde heeft. De beroepsvaart zal vooral in smalle geulen niet of nauwelijks voor de pleziervaart kunnen uitwijken.

Wat de hinder van golfslag en zuiging betreft, heeft men hiervan op de rivier nauwelijks of geen last. Deze hinder ondervindt men wel in en nabij de havens.

Vanuit de binnenvaart gaf men de indruk, althans naar de mening van een tweetal praktiserende schippers, dat de pleziervaart van de beroepsvaart nauwelijks of geen problemen ondervindt. Hun ervaring leerde dat de watersporter plaatselijk aardig bekend was. Er zijn pleziervaarders die zeggen: "laat de beroepsvaart hun eigen gang maar gaan, wij zullen zelf onze zaak wel regelen". De reactie van de zeevaart is in veel gevallen zo, dat ze juist daardoor in de problemen komen, waarvan de gevolgen niet zijn te overzien. De ervaring leert dat pleziervaarders vaak schrikken als de beroepsvaart een geluidsein geeft. Dikwijls worden deze seinen door onwetendheid niet begrepen. Opvallend is, zo werd opgemerkt, dat Engelse zeilers zich over het algemeen vakkundig gedragen. Mogelijk is dit een gevolg van het feit dat men niet zomaar de oversteek van Engeland naar de Westerschelde maakt. Een dergelijke tocht vergt van de zeiler toch voldoende kennis van zaken.

Begrijpelijk is dat watersporters die zeilen, of met de motorboot varen en niet te vergeten de plankzeilers nogal eens problemen hebben havens in en uit te komen, vooral als deze vlak langs het hoofdvaarwater liggen, zoals bij Vlissingen, Terneuzen en Hansweert.

Stroom, uitzicht en de ontmoeting met de beroepsvaart zijn veelal de oorzaken. Het invaren van de haven van Hansweert met zijn drukke binnenscheepvaartverkeer schijnt voor menige pleziervaarder moeilijk te zijn. Veel moeite heeft men met het inschatten van de vaarsnelheden van uitvarende schepen. De verkeerspost Hansweert doet er veel aan de binnenschepen van de recreavaart op de hoogte te houden.

Het blijkt dat de beroepsvaart veel problemen heeft met de pleziervaart.

6.2 Problemen van beroepsvaart met pleziervaart

Met betrekking tot het vaargedrag van de pleziervaarder, zo is gebleken, speelt de onbekendheid op de Westerschelde een belangrijke rol, hoewel de ondervraagde binnenschippers, zoals eerder vermeld, deze ervaring niet hadden.

Het gebeurt regelmatig dat men de hoofdvaargeul oversteekt zonder dat men zich daarvan bewust is. Niet alleen het gevaarlijk koerskruisen, maar ook het varen in de koerslijn, zonder daarbij de beroepsvaart voldoende ruimte te geven, is een van de gedragingen die vooral door de zeevaart als bijzonder hinderlijk wordt ervaren. De pleziervaarder is dikwijls slecht op de hoogte met de problemen die voor de zeevaart daaruit voortvloeien.

In de praktijk blijken deze soort situaties bij diverse loodsen geestelijke spanningen te veroorzaken. Vaart minderen is vaak de eerste maatregel die de beroepsvaart neemt. Het komt meermalen voor dat de zeevaart op het laatste moment moet uitwijken, hoewel daar in vele gevallen nauwelijks ruimte voor is. De kans op schade als gevolg van een dergelijk gedrag is dan niet ondenkbaar. Begrippen als voorzorgsgebied en verkeersscheiding komen bij de pleziervaart onduidelijk over. Het vaarpatroon van de beroepsvaart schept dikwijls verwarring bij de pleziervaart. Opm.: het voorzorgsgebied is een gebied op de rede van Vlissingen waar voor de scheepvaart speciale regels van kracht zijn. Hier vindt ook de loodsenwisseling plaats.

De beroepsvaart blijkt ook vaak onzeker over het vaargedrag van de pleziervaart. Men weet soms niet wat men gaat doen. Ze wisselen vaak hun koers.

Tijdens het zomerseizoen en dan vooral in de weekeinden varen veel zondagszeilers in het Oostgat in de koerslijn van de zeevaart. Kennelijk is het gedeelte van het Oostgat tot de Sardijngeul een aantrekkelijk gebied voor de watersporter. De pleziervaart komt zeevaart tegen als ze aan de verkeerde zijde varend vanuit de Nollen/of Sardijngeul de buitenhaven van Vlissingen wil binnenlopen. Het komt teveel voor dat ook plankzeilers zich in dit gebied ophouden en dat maakt de situatie des te gevaarlijker. De plankzeiler is in vergelijking met de zeil- of motorboot een stuk kwetsbaarder. Sommigen vinden dat dit verboden gebied moet zijn voor de plankzeiler. Ervaren plankzeilers hebben er doorgaans geen problemen mee. De golfslag is aantrekkelijk. Het water is over land gemakkelijk te bereiken. Het is gezellig, langs het strand bij Vlissingen. De plankzeiler gedraagt zich anders dan de overige pleziervaart. Aangetrokken o.a. vanwege de door de zeevaart veroorzaakte haalgolven, wagen plankzeilers zich soms zéér dicht bij zeeschepen. Niet alleen maakt dit adequaat reageren door het zeeschip onmogelijk, ook eist dit onevenredig veel aandacht van de navigatieleiding van het schip. Hierdoor kunnen elders problemen ontstaan. Weer jachten zoveel mogelijk uit de hoofdvaarwaters. Vaar bijvoorbeeld niet door de Oostgat, maar door de Deurloo. Ook in de Wielingen kunnen jachten hinderlijk varen, vooral bij mistig weer. Kies de route door het vaarwater langs Hoofdplaat.

Bij de Provinciale Stoombootdienst in Zeeland, zowel op de lijn Vlissingen-Breskens als op de verbinding Kruidingen-Perkpolder heeft men zo zijn eigen problemen. Men constateert dat vooral nabij de havens Breskens en Vlissingen en bij de laatste ook in de haven, het gedrag van de pleziervaart uitermate hinderlijk kan zijn. Boten worden weleens tijdens het varen in de haven opgetuigd, soms met een kind aan het roer, terwijl men dan rustig in de koerslijn van de naderende veerboot zit. Het tijdens de overtocht van de veerboten dicht langs varen of op het laatste ogenblik koerskruisen zijn veel voorkomende ervaringen. Veelal tracht dan de gezagvoerder van de veerboot zoveel mogelijk uit te wijken. Hoe dichter zich dergelijke situaties bij de havenmonden voordoen, des te lastiger is het om nog uit te wijken. Men moet immers naar de as van de aanleginrichting zo goed mogelijk op de haven lopen.

De jachthaven Breskens huisvest veel zeezeilers. Wanneer het weer buiten wat slechter wordt komt men meer de Schelde op en wordt het daardoor drukker.

Bijzondere situaties ontstaan er tijdens de zeilwedstrijden. De deelnemer vindt vaak dat de beroepsvaart in de weg zit.

Bij de start, veelal in de buurt van Breskens, ervaart men een schijnbaar onoverzichtelijke situatie. Men is van mening dat de start vanuit Breskens goed moet kunnen worden gezien. Het wedstrijdelement heeft waarschijnlijk een ongunstige invloed op het vaargedrag van de deelnemer. Het is niet altijd even duidelijk wat ze gaan doen. Men is geneigd de bestaande reglementen niet na te leven en aanwijzingen van de patrouilleboten worden dikwijls genegeerd. Patrouillediensten zijn te vaak bezig met het scheppen van orde in de pleziervaart, dikwijls ten koste van andere taken. Er wordt niet goed geluisterd naar de aanwijzingen van DGSM aan de wedstrijd-deelnemers, hoewel de laatste tijd hierin verbetering valt te bespeuren.

Het feit dat men vergunning heeft, betekent niet dat men maar kan doen en laten wat men wil. Bij het houden van zeilwedstrijden wordt overigens gecontroleerd of een vergunning door DGSM is afgegeven. Sommigen menen dat er in de vergunningen strengere voorwaarden moeten komen.

Gezegd moet worden dat, hoewel dikwijls onvoldoende begeleiding, men zoveel mogelijk oplet dat de boten op gevaarlijke punten gelijktijdig oversteken.

Vanuit de binnenscheepvaart wordt opgemerkt dat plankzeilers en zelfs waterskiërs soms gevaarlijk uit de Vluchthaven Terneuzen komen. De hoofdvaargeul loopt daar vlak langs de havenhoofden.

Voor al bij laagwater weet de pleziervaarder niet wat er op de rivier gebeurt. Hij heeft geen uitzicht vanuit de haven. Hetzelfde geldt uiteraard ook voor andere havens langs de Westerschelde.

Als dan ook nog een binnenschip de verkeerde wal aanhoudt op weg naar de haven Terneuzen, dan wordt het probleem nog groter. Men komt elkaar eerder tegen. De binnenschipper is hier afhankelijk van de informatie die hij van de verkeerspost Terneuzen krijgt. Ook nabij het "Straatje van Willem" kunnen zowel beroeps- als pleziervaart bij het elkaar kruisen in de problemen komen. Het geven van een signaal kan hier gewenst zijn.

Problemen in de buitenhaven van Vlissingen vindt men ernstig, daar er bij het schutten door de sluizen te Vlissingen geen verdeling plaatsvindt tussen de beroeps- en pleziervaart.

Al met al blijkt dat de beroepsvaart op de Westerschelde toch met de aanwezigheid van de pleziervaart problemen en in een aantal gevallen veel problemen heeft, waarbij het niet ondenkbaar is dat daaruit niet alleen bij de beroepsvaart, maar ook bij de pleziervaart min of meer ernstige schade kan ontstaan als gevolg van ongelukken.

6.3 Kans op ongelukken met mogelijke schade - (vraag 3).

Veelal zal de beroepsvaart om een aanvaring te voorkomen snelheid minderen.

Ze loopt daarbij echter wel het risico dat het schip uit de koers loopt en een stranding of een aanvaring met tegemoetkomende schepen denkbaar is, vooral in smalle vaargeulen.

Zeeschepen kunnen eigenlijk weinig of niets doen. Loodsen vertellen dat ze ervaren, dat op het laatste ogenblik zelfs de pleziervaarder niet eens meer wordt gezien. De kans op overvaren is duidelijk aanwezig. Incidenteel ondervindt de beroepsvaart economische schade, als gevolg van het feit dat men door de aanwezigheid van pleziervaart oponthoud kan krijgen, waardoor men de sluis niet haalt en daardoor een schutting mist.

Uit ervaringen bij de PSD blijkt dat bijna ongelukken voorkomen.

Jachten liggen bij de oversteek altijd dwars op stroom met de nodige risico's.

Volgens een gezagvoerder van de PSD is het in zijn 12-jarige loopbaan zeker 10 maal gebeurd dat hij een ongeluk kon voorkomen. Bij ca. 50% van de overtochten met de veerboten moet men corrigerend optreden. Men moet, vooral bij donker, zeer oplettend zijn. Een gezagvoerder vertelde dat hij had meegemaakt dat een jacht, in donker bij eb, hoewel het was verlicht en voorzien was van een radar-reflector, plotseling vlak voor de veerboot overstak en bijna werd overvaren.

In het algemeen gesproken blijft de kans op schade steeds aanwezig.

De PSD is goed met de situatie vertrouwd en zal tijdens haar overtochten steeds anticiperen.

De reactie bij de mensen van de binnenvaart is: koers houden tot het niet meer gaat, anders zal het jacht niet begrijpen wat de schipper wil. Probeer tijdens de reis zoveel mogelijk te plannen, zo luidt het advies, dan kom je zelf bijna nooit in de problemen. Toch blijkt het vaargedrag van sommige pleziervaarders bijzonder hinderlijk.

Opmerking:

In de praktijk echter blijkt dat bij de confrontatie tussen beroeps- en pleziervaart bijzonder weinig of geen ongelukken zijn te melden.

In de jaren '79 t/m '81 bijvoorbeeld waren 20-25% van het totaal aan geregistreerde ongevallen op de Westerschelde te vinden bij de pleziervaart. De meeste ongevallen vonden plaats in het oostelijk deel van de Westerschelde en waren in hoofdzaak strandingen. Veelal is de pleziervaarder zelf de oorzaak van dit soort ongevallen.

Tenslotte zijn de voorgestelde maatregelen besproken, die in de huidige situatie, met betrekking tot het vaargedrag van de pleziervaart in het algemeen tot verbetering kunnen leiden.

6.4 Voorgestelde maatregelen - (vraag 4).

6.4.1 Voorlichting: Unaniem was men van mening dat er vanuit de watersportverenigingen meer voorlichting en instructie moest uitgaan. Ook door of namens de overheid dient, bijvoorbeeld via brochures of de z.g. "Zeemansgids", op dit punt iets te worden ondernomen. Voorgesteld is één en ander op te nemen in het cursus-pakket voor het vaarbewijs.

Bij de pleziervaart ontstaat naar men zegt toch meer belangstelling voor het vaarbewijs.

6.4.2 Kaarten: Geef op kaarten aanbevolen routes voor de pleziervaart aan. Plaatsen waar ze veilig kunnen varen. De Westerschelde kent reeds een aantal plaatsen met een aanbevolen route voor de pleziervaart (zie later bij "betonning"). Er zijn ook plaatsen aangewezen waarbij boten korter dan 12 meter zich verplicht buiten het hoofdvaarwater moeten houden.

Deze lokaties liggen respectievelijk langs de Sardijngeul en nabij het Oude Hoofd te Walsoorden (in de richting van het Zuidergat).

Overigens lijkt het erop, dat menige pleziervaarder niet weet dat ze in de praktijk veel verder of ruimer kunnen varen dan ze op dit moment doet. Genoemd is o.a. het Middeldgat en de Everingen. Plaatselijke onbekendheid speelt ook hier een rol. Bij een goede voorlichting zouden meer delen op de rivier beter kunnen worden benut.

- 6.4.3 Betonning: Ook buiten de betonning langs de hoofdvaarwaters is er soms voldoende ruimte. Deze betonning ligt doorgaans op de dieptelijn van N.A.P. -8,00 m. Aanbevolen routes zouden middels b.v. gele betonning kunnen worden aangegeven, niet te verwarren met de reeds voor een ander doel aangebrachte gele betonning. Men vindt op de Westerschelde twee plaatsen waar gele betonning is aangebracht, n.l. langs de Nollegeul en de Pas van Terneuzen. Deze z.g. "fietspaden" zijn voor de pleziervaart bedoeld als aanbevolen routes.

Ook is gesproken over een afbakening aan de landzijde bij het Oostgat. Daarmee zouden heel wat plankzeilers uit het hoofdvaarwater kunnen worden geweerd.

In het verleden is er een, overigens niet formele, route om de Zuid door de loodsen aanbevolen. Deze is indertijd in de "Waterkampioen" van de ANWB gepubliceerd geweest. Jammer overigens houdt niet iedereen zich hieraan.

- 6.4.4 Marifoon: Jachten die met marifoon zijn uitgerust zouden verplicht passief op het blokkanaal moeten uitluisteren. Een marifoon aan boord kan zeer nuttig zijn en zal zeker bijdragen aan een veiliger vaart, juist in die gebieden waar de pleziervaart veel beroepsvaart ontmoet. Problemen ontstaan er dikwijls in die situaties, waarin men niet weet wat er gaande is. In veel gevallen hebben pleziervarenders geen marifoon aan boord. Is dat wel het geval, dan wordt dikwijls op het z.g. "chinees kanaal" (kan. 77) uitgeluisterd ten behoeve van het sociaal contact.

- 6.4.5 Plankzeilen: Uit het voorgaande is reeds gebleken dat er op de Westerschelde gebieden zijn waar de plankzeiler eigenlijk niet thuishoort. Als voorbeeld is genoemd het gebied vanaf het Oostgat tot aan de Sardijngeul. Er zou eens kritisch moeten worden bekeken waar deze soort recreatievaart wel of niet mogelijk is. Het bedrijven van dit soort watersport moet zeker niet in de hoofdvaarwaters en in of nabij havenmonden plaatsvinden. Enkelen spreken over een vaarverbod voor de plankzeiler bij Breskens en Vlissingen en ook in het Oostgat.

- 6.4.6 Zeilwedstrijden: Sommigen zijn van mening dat moet worden uitgekeken naar betere startplaatsen en andere trajecten bij het organiseren en houden van zeilwedstrijden. Men moet tijdens die wedstrijden beter de aanwijzingen van de patrouilleboten opvolgen. Zorg bijvoorbeeld bij Breskens voor een veilige oversteek. Een goede begeleiding is van groot belang. Bekijk in hoeverre uit te geven vergunningen kunnen worden aangepast en let goed op de naleving van de voorwaarden daarin genoemd. Tracht de zaken zo te regelen dat wedstrijden met jachten voor de beroepsvaart geen hinder of gevaar oplevert, door niet het hoofdvaarwater, voor zover dat uiteraard mogelijk is, in de uit te zetten routes te betrekken.

6.4.7 Jachthavens: Op de vraag hoe men denkt over de vestiging van nieuwe of uitbreiding van bestaande havens is verschillend geoordeeld.

Bij Sas van Gent liever geen uitbreiding. Aantrekken van meer jachten hier geeft meer vaart op het Kanaal van Terneuzen en dus meer brugopeningen, vooral voor grote jachten.

Terneuzen geeft bij eventuele uitbreiding, hoewel dat niet is te verwachten, geen grote problemen. Wel moet men oppassen bij het in- en uitvaren van de vluchthaven, die voor een deel als jachthaven is ingericht.

Hansweert en Walsoorden moeten voor uitbreiding niet in aanmerking komen. Zeker Hansweert niet, met het intensieve binnenscheepvaartverkeer aldaar.

Een uitbreiding bij de Paal is van minder belang. Men vindt hier veel kleine Belgische boten.

Vlissingen als plaats voor de vestiging werd over het algemeen niet aantrekkelijk geacht. Het ligt vlak aan het hoofdvaarwater in een gebied wat juist door de zeevaart druk wordt bevaren. Ook vinden hier de loodswisselingen plaats. Een nieuw in te richten haven zal naar verwachting veel z.g. passanten aantrekken vanwege de voor de pleziervaart gunstig gelegen situatie. Er is gesproken over een regeling met verkeerslichten voor het in- en uitvaren van de jachthaven. Een andere suggestie was, het aanwijzen van een wachtplaats. Van hieruit kunnen jachten groepsgewijs het hoofdvaarwater oversteken. Voor de verkeersbegeleiding zou ook de SID kunnen worden ingeschakeld.

De situatie bij Breskens lijkt wat gunstiger. Een eventuele uitbreiding zal hier geen bijzondere problemen opleveren al werd hier ook gedacht aan een verkeersbegeleiding.

Hoedekenskerke vond men over het algemeen een gunstige plaats voor een nieuwe jachthaven. Daartoe zou de voormalige veerhaven van de PSD moeten worden ingericht. Deze haven ligt niet aan de hoofdvaargeul en het Middellgat en Everingen, relatief veilige gebieden voor de pleziervaart, liggen vlak in de buurt.

Sommigen denken dat een nieuwe vestiging hier mogelijk bij Hansweert en Walsoorden problemen zal geven. Andere lokaties die genoemd zijn waren de Paulinapolder, met daar vlakbij de Braakman als recreatiegebied en de scheepswerf bij Hansweert.

Overzicht van de aan het onderzoek deelgenomen groepen

groep nr.	Dienst c.q. vereniging	functie(s)	aantal deelnemers per dienst	aantal jaren in functie werkzaam	aantal jaren ervaring als pleziervaarder (waarvan op de Westerschelde)
1	DGSM, district Scheldemond Vlissingen	leden loodstechn. commissie	1 1 1	7 18 21	8 - (1) 16 - (14) 15
2	DGSM, district Scheldemond Vlissingen	riviermeesters	1 1 1	3 12 14	- - -
3	DGSM, district Scheldemond Vlissingen	verkeersleiders 2 man VP-Terneuzen 2 man VP-Hansweert	1 1 1 1	1,5 5 14 8	4 - - -
4	DGSM, district Scheldemond Vlissingen	hoofdverkeersleiders " loodsendienstleider	1 1 1	2,5 2,5 1,5	- 15 -
5	PSD - Provinciale Stoombootdienst in Zeeland	gezagvoerders 1 man Vl/Br 1 man Kr/PP	1 1	22 9	(10) -
6	Schuttevaer - leden schippersvereniging	2 practiserende schippers	1 1	20 35	- -
7	Rijkspolitie te Water groep Vlissingen	1 plv. groepschdt 1 boot-cdt/Hansweert	1 1	0,5 10	- 18 (10)

ENQUÊTE - FORMULIER

Oriënterend onderzoek naar problemen tussen beroeps- en pleziervaart op de Westerschelde (door DGSM - dstr. Scheldemonde en RWS - dir. Zeeland)

Dienst/Vereniging :	Hoelang bent u in deze functie	jaar : 1984
Naam deelnemer :	werkzaam: jaar	maand: dag :
Functie deelnemer :		
Heeft u ervaring als pleziervaarder.....	ja/nee	
Zo ja, hoeveel jaren	jaren	
Hoeveel jaren op de Westerschelde	jaren	

VRAAG 1 Komt naar uw mening in de zomer de pleziervaart in de problemen door de aanwezigheid van de beroepsvaart? ja/nee

Zo ja, geef dan aan op bijbehorende kaart waar die problemen
liggen. (vul **A** in voor "problemen" en vul **B** in voor "veel problemen")
Geef tevens aan welk soort probleem het meest voorkomt.

Suggesties voor soort problemen zijn:

1	Het ondervinden van hinderlijke golfslag (geen vaart minderen)
2	Problemen door zuiging bij passerende schepen
3	Het opmerken van een niet duidelijk vaarpatroon
4	Moeite met het inschatten van vaarsnelheden
5	
6	
7	
8	
9	
10	

Welke soort scheepvaart is erbij betrokken: Ze voor Zeevaart
B1 voor binnenvaart

VRAAG 2 Ondervindt naar uw mening de beroepsvaart hinder van de pleziervaart? ja/nee

Zo ja, geef dan aan op de bijbehorende kaart waar die problemen liggen. (vul A in voor "problemen" en vul B in voor "veel problemen")
Geef tevens aan welk soort probleem het meest voorkomt

Suggesties voor soort problemen zijn:

1	Gevaarlijk kruisen van het hoofdvaarwater
2	Ankeren of zich ophouden in verboden gebied
3	Afmeren aan betonning
4	Negeren van signalen
5	Hinderlijk varen in en nabij havens
6	Hinderlijk varen in koerslijn van beroepsvaart
7	Door vaargedrag andere vaartuigen in moeilijkheden brengen
8	
9	
10	

Welke soort vaartuigen zijn er in hoofdzaak bij betrokken:
Z = Zeilboot; M = Motorboot; S = Surfplank

VRAAG 3 Kan de onder vraag 2 genoemde hinder tot ongelukken of bijna ongelukken leiden waarbij de beroepsvaart schade of kans op schade oploopt?

ja/nee

Zo ja, wat voor soort schades zijn dat?
Soort schades: -

VRAAG 4 Welke maatregelen moeten naar uw mening m.b.t. de pleziervaart op korte termijn worden genomen?

(Kruis achter één of meer hieronderstaande suggesties uw mening aan,
of stel andere maatregelen voor)

Suggesties voor maatregelen zijn: hier aankruisen

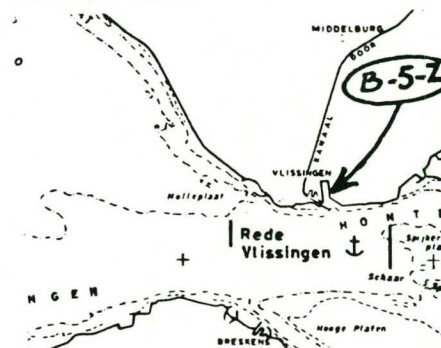
1	Geen	
2	Aparte betoning met verbod om in hoofdvaarwater te varen	
3	Geen nieuwe vestiging/ uitbreiding jachthavens direct aan de hoofdgeul gelegen	
4	Vanuit de watersportverenigingen instructies uit laten gaan met betrekking tot het vaargedrag van de plesiervaarder	
5		
6		

VOORBEELD VOOR HET INVULLEN VAN DE KAART

Voor het invullen van de vragen 1 en 2, aparte kaarten gebruiken.

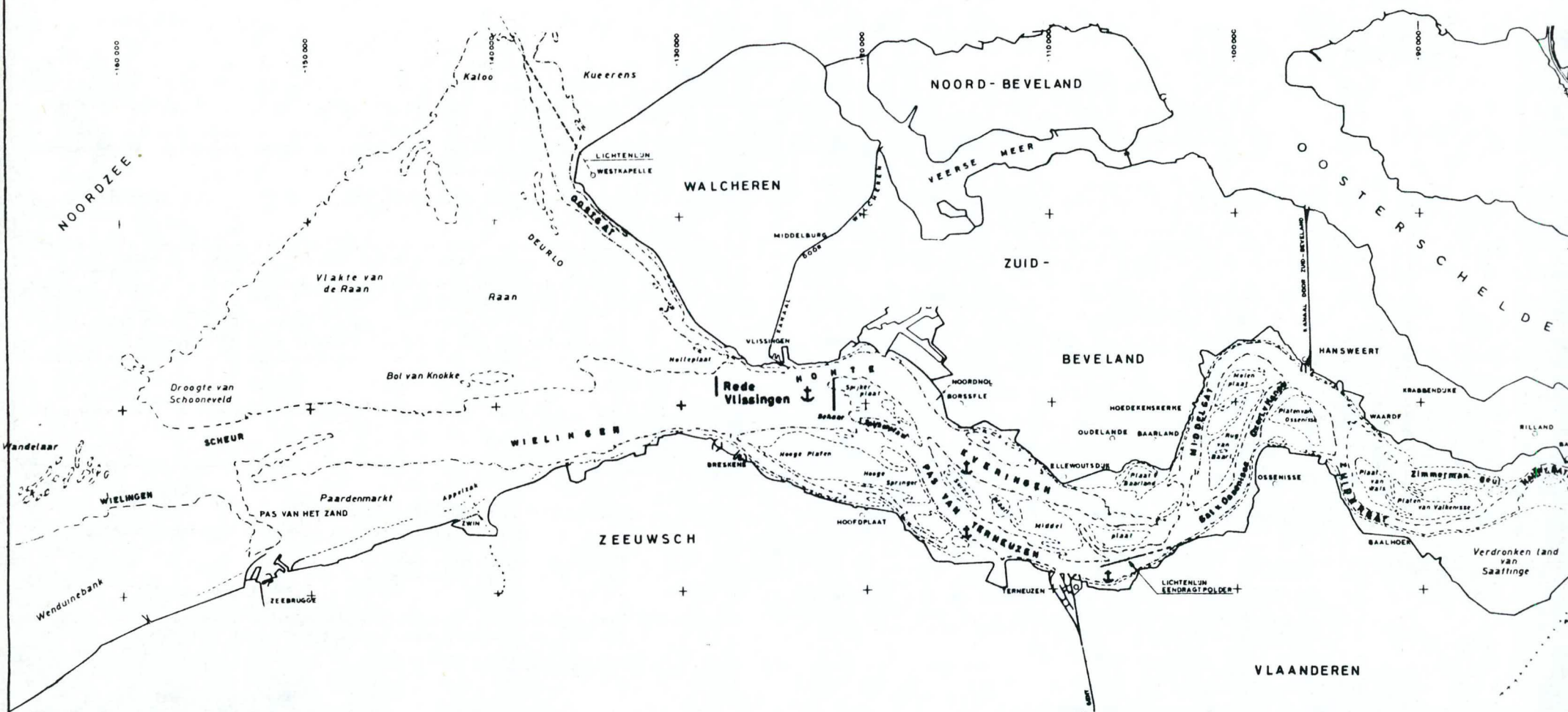
- Vraag 2 is met ja beantwoord.
- Geef plaats of gebied aan met: A voor "problemen"
B voor "veel problemen"
- Geef vervolgens het nummer van het soort probleem aan.
- Vul tenslotte in welk soort vaarttuig erbij is betrokken.

deel uit de kaart:



Uit dit voorbeeld blijkt dat zeiljachten veel problemen geven met hun hinderlijk vaargedrag in en nabij de buitenhaven van Vlissingen

Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 2 blad 1



Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 2 blad 2

Oriënterend onderzoek naar problemen tussen
beroeps- en pleziervaart op de Westerscheldt

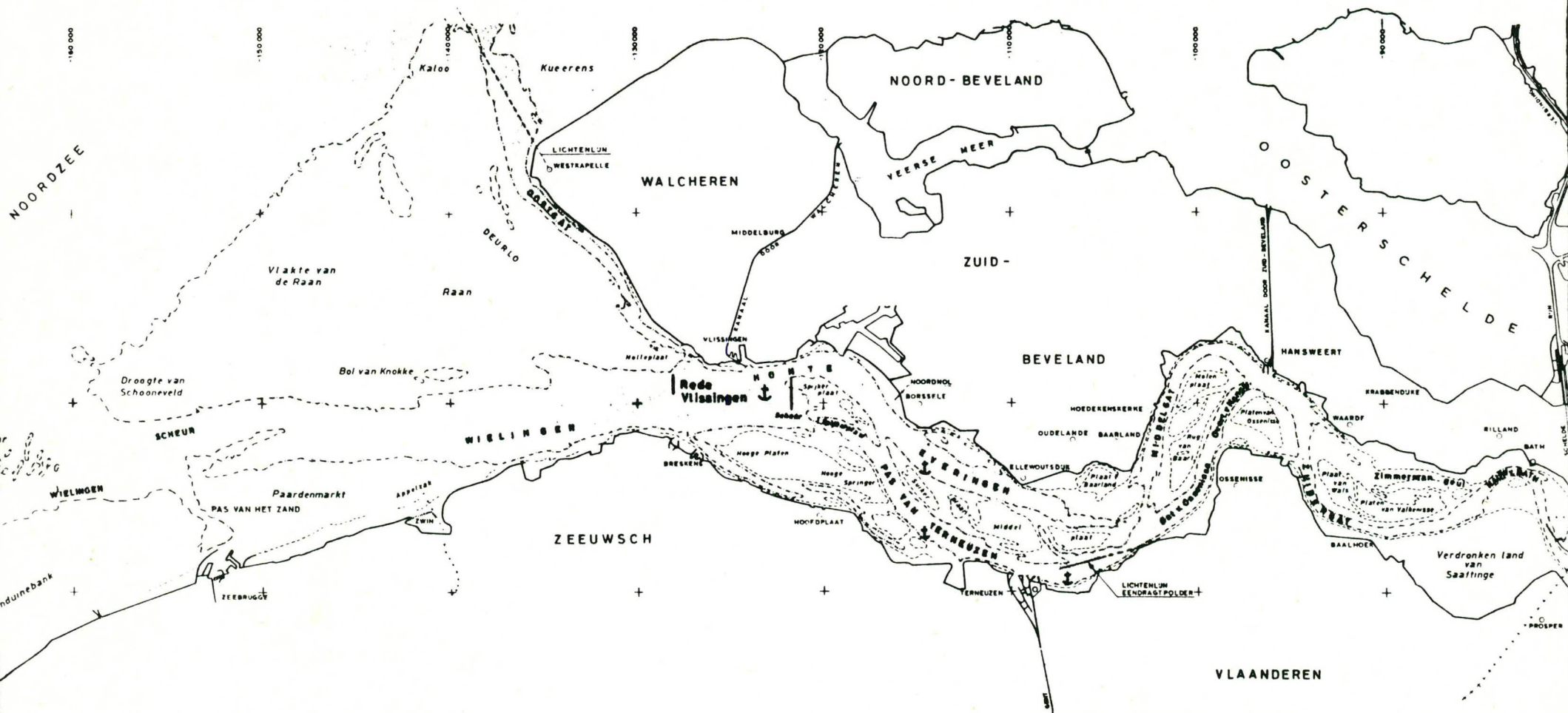
DEZE KAART BEHOORT BIJ DE BEANTWOORDING VAN

VRAAG 1

Naam deelnemer:

Datum:

Voor het invullen van de kaart, zie voorbee
op het tweede blad van het enquêteformulier



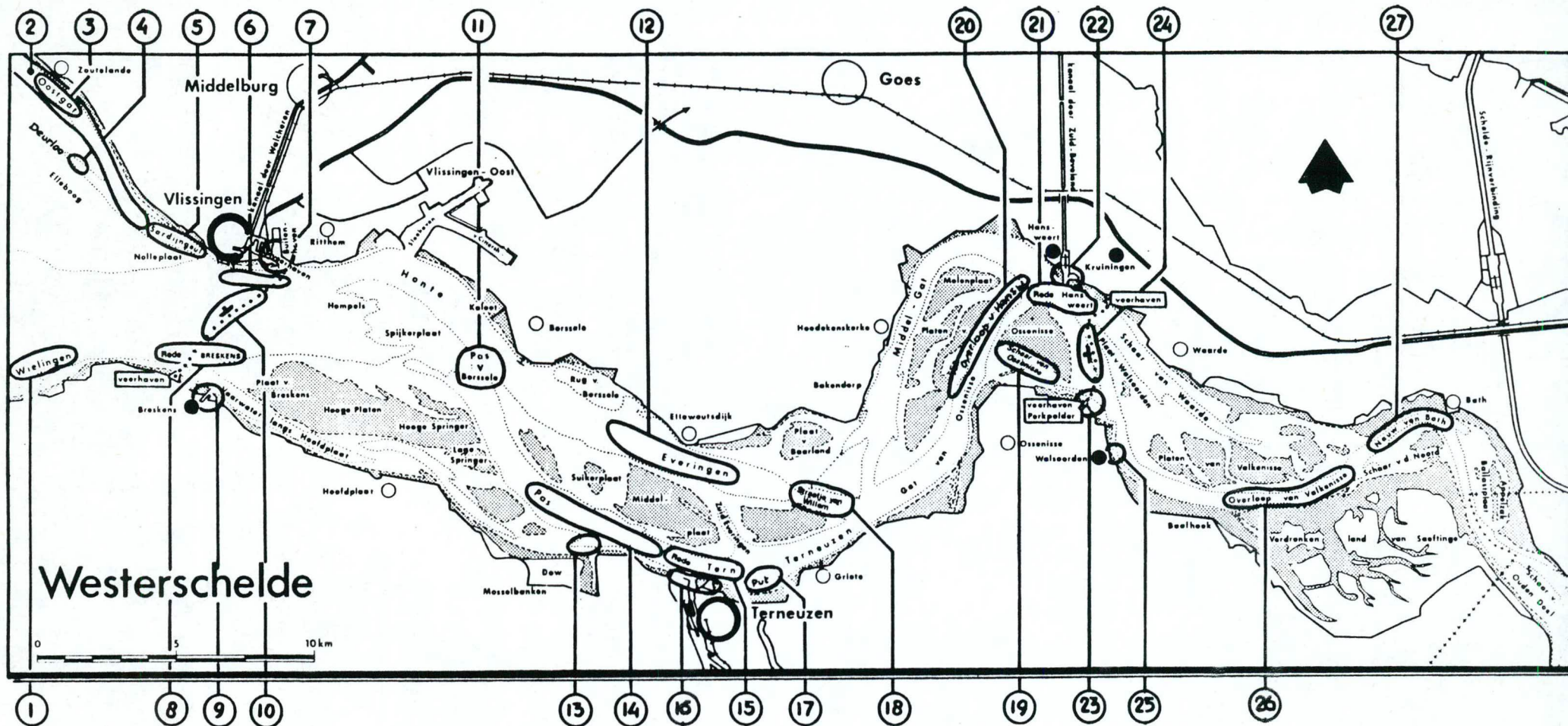
Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 2 blad 3

Oriënterend onderzoek naar problemen tussen beroeps- en pleziervaart op de Westerschelde

DEZE KAART BEHOORT BIJ DE BEANTWOORDING VAN
VRAAG 2

Naam deelnemer:
Datum:

Voor het invullen van de kaart, zie voorbeeld op het tweede blad van het enquêteformulier.



Overzicht van de lokaties
waar problemen zijn gesignaleerd

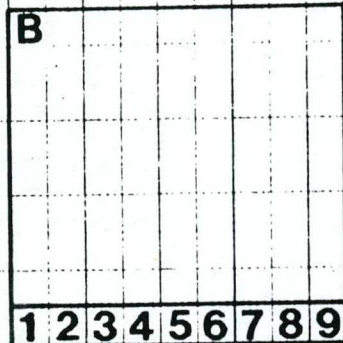
1. Wielingen
2. Oostgat tot Sardijngeul
3. Oostgat
4. Scheiding Oostgat/Deurloo
5. Sardijngeul
6. Rede van Vlissingen
7. In en nabij haven van Vlissingen
8. Rede van Breskens
9. In en nabij haven van Breskens

10. Route PSD-boot Vlissingen/Breskens
11. Pas van Borsselle
12. Everingen
13. Pas van Terneuzen
14. Nabij de DOW - haven
15. Rede van Terneuzen
16. In en nabij haven van Terneuzen
17. Put van Terneuzen
18. Straatje van Willem

19. Schaar van Ossenissee
20. Overloop van Hansweert
21. Rede van Hansweert
22. In en nabij haven van Hansweert
23. Gebied nabij veerhaven Perkpolder
24. Route PSD-boot Kruiningen/Perkpolder
25. Haven van Walsoorden
26. Overloop van Valkenisse
27. Nauw van Bath

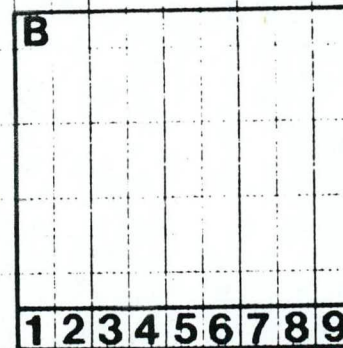
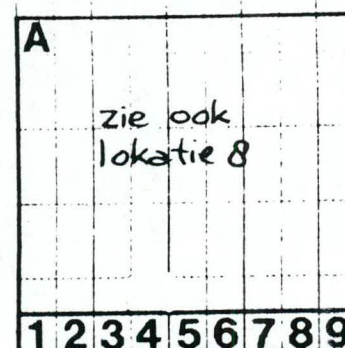
Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 3 blad

7. In en nabij haven van Vlissingen

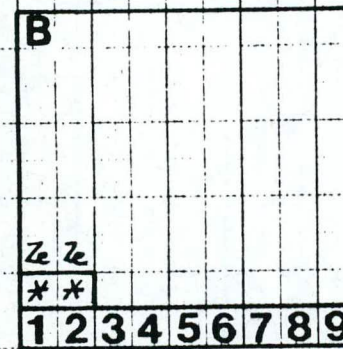
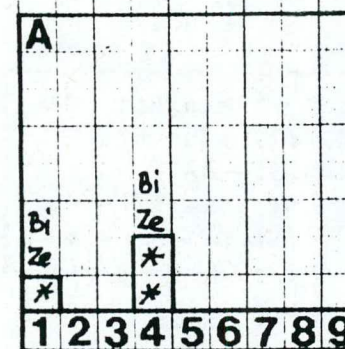


soort probleem.

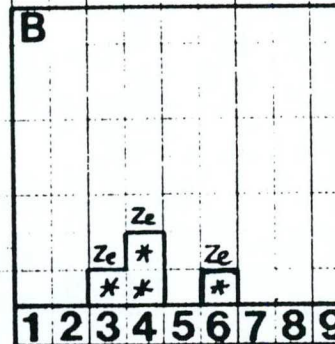
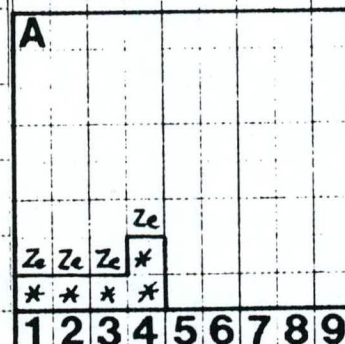
9. In en nabij haven van Breskens



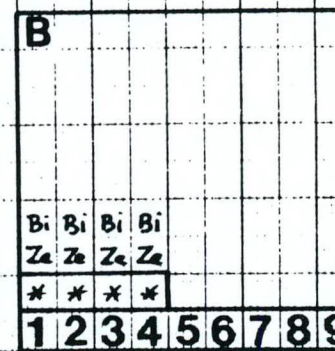
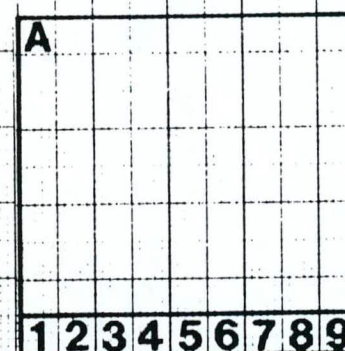
11. Pas van Borssele



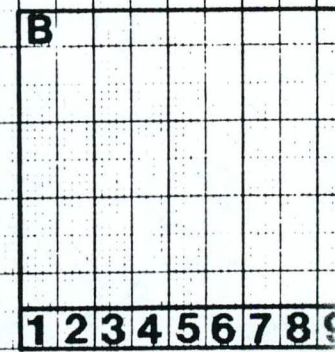
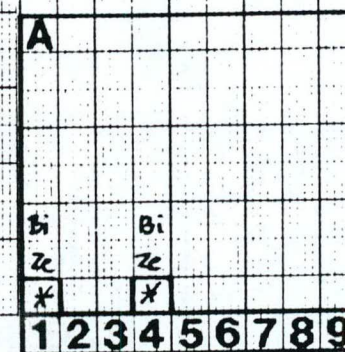
8. Rede van Breskens



10. Route PSD-boot Vlissingen/Breskens



12. Everingen



Opgave: **VRAAG 1**

Aantal en soort problemen
per lokatie o/d Westerschelde

A - voor problemen
B - voor veel problemen

Ze = zeevaart } problemen
Bi = binnenvaart } met

Soort problemen:

1. het ondervinden van hinderlijke golfslag
2. problemen door zuiging bij passerende schepen
3. het opmerken van een niet duidelijk vaarpatroon
4. moeite met het inschatten van vaarsnelheden
5. niet voldoende kennis van vaarregels
6. confrontatie tijdens zeilwedstrijden

Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 4 blad 2

13. Pas van Terneuzen

19. Schaar van Ossenisse

Figure 1 shows two 8x8 grids, A and B, representing the initial state of the 8-puzzle problem. Grid A shows a solved state with tiles numbered 1-8 in the bottom row and a blank space in the top-left. Grid B shows a scrambled state with tiles numbered 1-8 in the bottom row and a blank space in the top-left. The tiles are labeled with numbers 1-8 and a blank space.

21. Rede van Hansweert

Figure 1 consists of two 9x9 grids, A and B, representing the distribution of Bi and Ze isotopes. The columns are numbered 1 to 9 at the bottom. The rows are numbered 1 to 9 on the left. In grid A, Bi is present at (3,3), (3,4), (4,3), and (4,4), while Ze is present at (3,4), (4,3), and (4,4). In grid B, Bi is present at (3,4), (4,3), and (4,4), while Ze is present at (3,3), (4,3), and (4,4). Asterisks (*) indicate the presence of the isotope in a cell.

23. Gebied nabij veerhaven Perkpolder

A										
1	2	3	4	5	6	7	8	9		

B										
1	2	3	4	5	6	7	8	9		

20. Overloop van Hansweert

Figure 1 consists of two 10x10 grids, labeled A and B. Grid A shows a normal distribution of 100 randomly generated numbers, with a peak at the number 4. Grid B shows a uniform distribution of 100 randomly generated numbers, with numbers spread across all columns. The numbers are represented by symbols: 'B' for 1, 'Z' for 2, and '*' for 3. The columns are numbered 1 through 9 at the bottom of each grid.

22. In en nabij haven van Hansweert

Figure 1 consists of two 10x10 grids, labeled A and B. Grid A shows a uniform distribution of 1000 simulated particles, represented by small black dots, spread evenly across the entire grid. Grid B shows a non-uniform distribution, with a higher concentration of particles in the bottom-left corner, indicated by a shaded region and a star symbol. The distribution in B is skewed towards the bottom-left corner.

24. Route PSD-boot Kruiningen/Perkpolder

Figure 1 consists of two 10x10 grids, A and B, used for the distribution of 1000 random numbers. Grid A is labeled 'Ze' and contains a single asterisk (*) in the 4th row, 4th column. Grid B is empty. Both grids have a horizontal axis labeled 1 to 9 at the bottom.

Opgave: **VRAAG 1**

Aantal en soort problemen
per lokatie o/d Westerschelde

A - voor problemen
B - voor veel problemen

Ze = zeevaart
Bi = binnenvaart } problemen met

Soort problemen:

1. het ondervinden van hinderlijke golfslag
2. problemen door zuiging bij passerende schepen
3. het opmerken van een niet duidelijk vaarpatro
4. moeite met het inschatten van vaarsnelheden
5. niet voldoende kennis van vaarregels
6. confrontatie tijdens zeilwedstrijden

25. Haven van Walsoorden

A

	z_c								
*	*								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

1. Wielingen

A

Z
S
*
*
*

Z
S
* Z
* *

1 2 3 4 5 6 7 8 9

B

1 2 3 4 5 6 7 8 9

3. Oostgat

A									B									
Z							Z											
M							M											
S							S											
*							*											
*							*											
1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9	

5. Sardijngeul

A

1	2	3	4	5	6	7	8	9

B

					Z			
					M	Z		
					S	M		
					*	S		
					*	*		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

2. Oostgat tot Sardijngeul

A	B
	Z
	M
	S
	Z
	M
	S
	*
	* M S
	* S *
	* * *
1	1
2	2
3	3
4	4
5	5
6	6
7	7
8	8
9	9

4. Scheiding Oostgat/Deurloo

A	B
	S
	*
1 2 3 4 5 6 7 8 9	1 2 3 4 5 6 7 8 9

6. Rede van Vlissingen

A

					M			
					Z			
M					*			
Z					*		Z	
*					*	*		
*								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

B

					Z			
					H	Z		
M					*	M	Z	
Z					*	*	*	Z
*					*	*	*	*
*					*	*	*	*
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Z = zeilboot
M = motorboot
S = surfplank

} problemen met

1. gevaarlijk kruisen van het hoofdvaarwater
2. ankeren of sich ophouden in verboden gebied
3. afmeren aan betonning
4. negeren van signalen
5. hinderlijk varen in en nabij havens
6. hinderlijk varen in koerslijn van beroepsvaart
7. door vaargedrag andere vaartuigen in moeilijkheden brengen
8. geen duidelijk vaarpatroon
9. hinderlijk vaargedrag tijdens zeilwedstrijden

Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 5 blad 1

[illegible]

A									
z				z	z	z			
*				*	*	*			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

soort probleem

B									
M					M				
Z					Z				
*					*				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

9. In en nabij haven van Breskens

[illegible]

B

					M		M		
					Z		Z		
					*		*		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

11. Pas van Borssele

A									
M						M			
Z						Z			
*						*		M	
*						*		Z	
*						*		*	
*									
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

B									
M							M		
Z							Z		
X							X		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

8. Rede van Breskens

A									
Z					Z		Z		
*					*		*		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

B									
							Z		
				Z	Z	M			
				M	M	S			
				S	S	*			
S				*	*	*			
*				*	*	*			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

10. Route PSD-boot Vlissingen/Breskens

[illegible]

B								
Z			Z	Z	Z	Z		
M			M	M	M	M		
S			S	S	S	S		
*			*	*	*	*		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

12. Everingen

A									
H									
Z									
*									
*						H	H		
*						Z	Z		
*						*	*		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	

[illegible]

Opgave: VRAAG 2

Aantal van soort problemen
per lokatie o/d Westerschelde

A - voor problemen
B - voor veel problemen

Z = zeilboot } problemen
M = motorboot } met
S = surfplank }

Soort problemen:

1. gevaarlijk kruisen van het hoofdvaarwater
2. ankeren of zich ophouden in verboden gebied
3. afmeren aan betonning
4. negeren van signalen
5. hinderlijk varen in en nabij havens
6. hinderlijk varen in koerslijn van beroepsvaart
7. door vaargedrag andere vaartuigen in moeilijkheden brengen
8. geen duidelijk vaarpatroon
9. hinderlijk vaargedrag tijdens zeilwedstrijden

Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 5 blad 2

13. Pas van Terneuzen

A								
Z				Z				
M				Z	M	Z		
*				M	*	M		
*				*	*	*		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

soort probleem

B								
M				Z				
Z				Z	M			
*				M	*	Z		
*				*	*	*		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

14. Nabij de DOW - haven

A								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

B								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Opgave:

VRAAG 2

Aantal van soort problemen
per lokatie o/d Westerschelde

A - voor problemen

B - voor veel problemen

Z = zeilboot
M = motorboot
S = surfplank

problemen
met

Soort problemen:

1. gevaarlijk kruisen van het hoofdvaarwater
2. ankeren of zich ophouden in verboden gebied
3. afmeren aan betonnen
4. negeren van signalen
5. hinderlijk varen in en nabij havens
6. hinderlijk varen in koerslijn van beroepsvaart
7. door vaargedrag andere vaartuigen in moeilijkheden brengen
8. geen duidelijk vaarpatroon
9. hinderlijk vaargedrag tijdens zeilwedstrijden

15. Rede van Terneuzen

A								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

B								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

16. In en nabij haven van Terneuzen

A								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

B								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

17. Put van Terneuzen

A								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

B								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

18. Straatje van Willem

A								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

B								
1	2	3	4	5	6	7	8	9

Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 5 blad 3

genoma zantai

[illegible]

soort probleem

21. Rede van Hansweert

23. Gebied nabij veerhaven Perkpolder

A

				z				
				s	z	z		
				*	s	s		
				*	*	*		
1	2	3	4	5	6	7	8	9

B

1	2	3	4	5	6	7	8	9

20. Overloop van Hansweert

Figure 1 shows two 10x10 grids, A and B, representing the initial state of the game. Grid A has a black dot at (6,6) labeled 'M' and a black dot at (6,7) labeled 'X'. Grid B is empty.

22. In en nabij haven van Hansweert

Figure 1 consists of two 10x10 grids, labeled A and B. Grid A contains symbols in the bottom-left and bottom-right quadrants. The symbols are Z, H, and *. The distribution is as follows:

Row	Col 1	Col 2	Col 3	Col 4	Col 5	Col 6	Col 7	Col 8	Col 9	Col 10
1										
2										
3										
4										
5										
6										
7										
8										
9										
10										

Grid B is empty.

24. Route PSD-boot Kruiningen/Perkpolder

Figure 1 consists of two 10x10 grids, labeled A and B. Grid A has the following values in its first two rows:

Row \ Column	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
1	z					z				
2	x					x				

Grid B is empty.

Opgave: VRAAG 2

Aantal van soort problemen
per lokatie o/d Westerschelde

A - voor problemen
B - voor veel problemen

Z = zeilboot
M = motorboot
S = surfplank

} problemen met

Soort problemen:

1. gevaarlijk kruisen van het hoofdvaarwater
2. ankeren of zich ophouden in verboden gebied
3. afmeren aan betonning
4. negeren van signalen
5. hinderlijk varen in en nabij havens
6. hinderlijk varen in koerslijn van beroepsva.
7. door vaargedrag andere vaartuigen in moeilijkheden brengen
8. geen duidelijk vaarpatroon
9. hinderlijk vaargedrag tijdens zeilwedstrijde

Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 5 blad 4

25. Haven van Walsoorden																	
A									B								
Z M * Z M *																	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9
soort probleem																	

27. Nauw van Bath																	
A									B								
Z M * Z M *																	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9

A									B								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9

26. Overloop van Valkenisse																	
A									B								
Z M * * Z M *																	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9

A									B								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9

A									B								
1	2	3	4	5	6	7	8	9	1	2	3	4	5	6	7	8	9

Opgave: VRAAG 2

Aantal van soort problemen
per lokatie o/d Westerschelde

A - voor problemen
B - voor veel problemen

Z = zeilboot
M = motorboot
S = surfplank

} problemen met

Soort problemen:

1. gevaarlijk kruisen van het hoofdvaarwater
2. ankeren of zich ophouden in verboden gebied
3. afmeren aan betonnen
4. negeren van signalen
5. hinderlijk varen in en nabij havens
6. hinderlijk varen in koerslijn van beroepsvaart
7. door vaargedrag andere vaartuigen in moeilijkheden brengen
8. geen duidelijk vaarpatroon
9. hinderlijk vaargedrag tijdens zeilwedstrijden

Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 5 blad 5

lokaties op de Westerschelde

1. Wielingen
2. Oostgat tot Sardijngeul
3. Oostgat
4. Scheiding Oostgat/Deurloo
5. Sardijngeul
6. Rede van Vlissingen
7. In en nabij haven van Vlissingen
8. Rede van Breskens
9. In en nabij haven van Breskens
10. Route PSD-boot Vlissingen/Breskens
11. Pas van Borssele
12. Everingen
13. Pas van Terneuzen
14. Nabij de DOW - haven
15. Rede van Terneuzen
16. In en nabij haven van Terneuzen
17. Put van Terneuzen
18. Straatje van Willem
19. Schaar van Ossensisse
20. Overloop van Hansweert
21. Rede van Hansweert
22. In en nabij haven van Hansweert
23. Gebied nabij veerhaven Perkpolder
24. Route PSD-boot Kruiningen/Perkpolder
25. Haven van Walsoorden
26. Overloop van Valkenisse
27. Nauw van Bath

Waar komen op de Westerschelde de meeste problemen voor met betrekking tot de enquête-vragen 1 en 2

waarbij: ☐ = problemen (A)

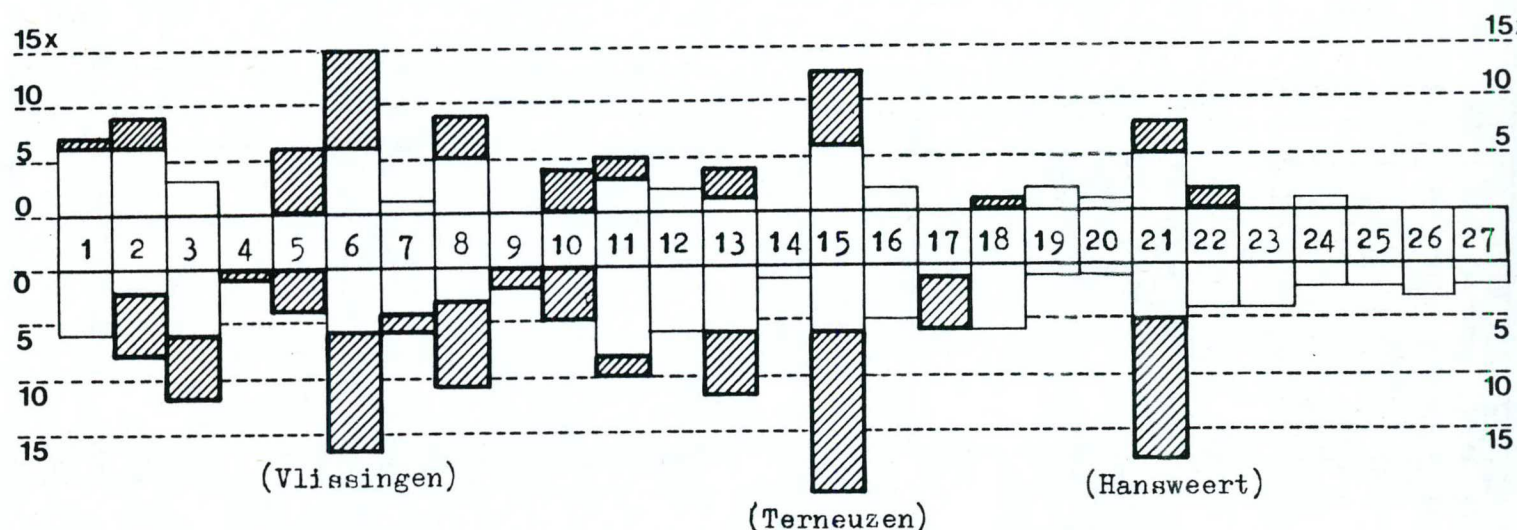
☒ = veel problemen (B)

beide geven aan het aantal maal dat een probleem is signaleerd

VRAAG

1

Komt naar uw mening in de zomer de pleziervaart in de problemen door de aanwezigheid van de beroepsvaart



VRAAG

2

Ondervindt naar uw mening de beroepsvaart hinder van de pleziervaart

Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 6 blad

deelnemende groepen	aantal deelnemers per groep	mogelijkheden →	VRAAG 3						VRAAG 4																			
			1	2	3	4	5	6	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
1. LOODSEN - DGSM	3	aantal maal dat een groep voor een mogelijkheid heeft gekozen →	3	2	1	2	1	·	·	1	·	3	1	2	1	2	1	1	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
2. RIVIERMEESTERS - DGSM	3		3	2	·	·	·	1	·	1	2	3	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
3. VERKEERSLEIDERS - DGSM	4		4	2	1	·	·	·	·	·	·	4	·	·	·	1	·	·	1	1	1	1	·	·	·	·	·	·
4. HOOFDVERKEERSLEIDERS - DGSM	3*		3	2	2	·	·	·	·	2	1	3	·	·	·	·	1	·	·	·	·	·	1	1	1	·	·	·
5. PROV. STOOMBOOT DIENST	2		1	2	·	·	·	·	·	1	1	2	·	·	·	1	·	·	·	·	·	·	·	·	·	1	·	·
6. LEDEN "SCHUTTEVAER"	2		·	·	·	·	·	·	·	1	·	2	·	1	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·	·
7. RIJKS POLITIE te WATER	2		2	1	·	·	·	·	·	·	2	·	2	·	·	·	·	·	1	·	1	1	·	·	·	1	1	1
Totaal aantal deelnemers →	19	Totaal score →	16	11	4	2	1	1	·	8	4	19	1	3	1	4	1	2	1	2	1	2	1	1	1	1	2	1

Kan de onder vraag 3 genoemde hinder tot ongelukken of bijna ongelukken leiden, waarbij de beroepsvaart schade of kans op schade oploopt

Welke maatregelen moeten naar uw mening m.b.t. de pleziervaart op korte termijn worden genomen

VRAAG 4

VRAAG 3

aantal maal dat een groep voor een mogelijkheid heeft gekozen →

VRAAG 4

Soort maatregelen:

1. geen
2. aparte betonnen en verbod om in hoofdvaarwater te varen
3. geen nieuwe vestiging of uitbreiding jachthavens direct aan de hoofdvaargeul
4. vanuit de watersportverenigingen instructies laten uitgaan m.b.t. het vaargedrag van de pleziervaart
5. kaart en kompas op plezierboten
6. marifoon aan boord van jachten
7. niet varen bij slecht zicht of 's nachts
8. voorlichting aan pleziervaart (aanwijzingen op vaarkaarten)
9. aanpassing reglement Westerschelde
10. aanbeveling vaarbewijs voor vaartuigen kleiner dan 15m.
11. verbieden van plankzeilen in hoofdvaargeulen en bij havenmonden

12. geen zeilwedstrijden in hoofdvaarwaters
13. geven van geluidssignalen door beroepsvaart
14. betere begeleiding bij zeilwedstrijden
15. goede kant van de vaarweg aanhouden
16. verkeersaanduidingen bij uitvaren havens
17. verkeers-regelend optreden
18. allen met motor havens langs hoofdvaarwater aandoen
19. geen pleziervaart in het hoofdvaarwater
20. stringente regels en voorwaarden vóór en tijdens zeilwedstrijden

VRAAG 3

Kans op ongelukken met mogelijke schade:

1. door uitwijken aan de grond lopen
2. door uitwijken problemen met andere beroepsvaart of drijvende objecten
3. economische schade door tijdverlies a.g.v. vaartvermindering (het niet halen van een sluis)
4. moeilijkheden in de machinekamer door onverwacht manoevreren
5. psychologische problemen
6. als gevolg van een paniecreactie

Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 7/8 blad

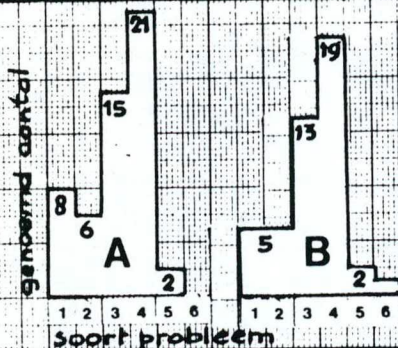
* waaronder 1 loodsdienstleider

VRAAG 1

Komt naar uw mening in de zomer de pleziervaart in de problemen door de aanwezigheid van de beroepsvaart

Soort problemen:

1. het ondervinden van hinderlijke golfslag
2. problemen door zuiging bij passerende schepen
3. het opmerken van een niet duidelijk vaarpatroon
4. moeite met het inschatten van vaarsnelheden
5. niet voldoende kennis van vaarregels
6. confrontatie tijdens zeilwedstrijden

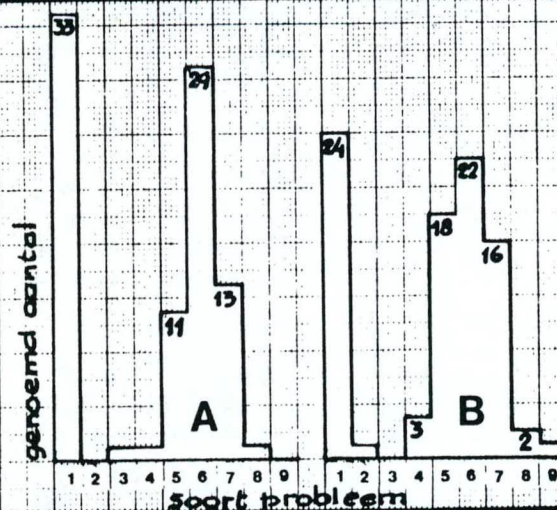


VRAAG 2

Ondervindt naar uw mening de beroepsvaart hinder van de pleziervaart

Soort problemen:

1. gevaarlijk kruisen van het hoofdvaarwater
2. ankeren of zich ophouden in verboden gebied
3. afmeren aan betonning
4. negeren van signalen
5. hinderlijk varen in en nabij havens
6. hinderlijk varen in koerslijn van beroepsvaart
7. door vaargedrag andere vaartuigen in moeilijkheden brengen
8. geen duidelijk vaarpatroon
9. hinderlijk vaargedrag tijdens zeilwedstrijden

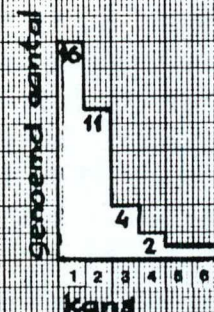


VRAAG 3

Kan de onder vraag 3 genoemde hinder tot ongelukken of bijna ongelukken leiden, waarbij de beroepsvaart schade of kans op schade oploopt

Kans op ongelukken met mogelijke schade:

1. door uitwijken aan de grond lopen
2. door uitwijken problemen met andere beroepsvaart of drijvende objecten
3. economische schade door tijdverlies a.g.v. vaartvermindering (het niet halen van een sluis)
4. moeilijkheden in de machinekamer door onverwacht manoeuvreren
5. psychologische problemen
6. als gevolg van een paniecreactie



Toelichting:

- A = problemen
B = veel problemen

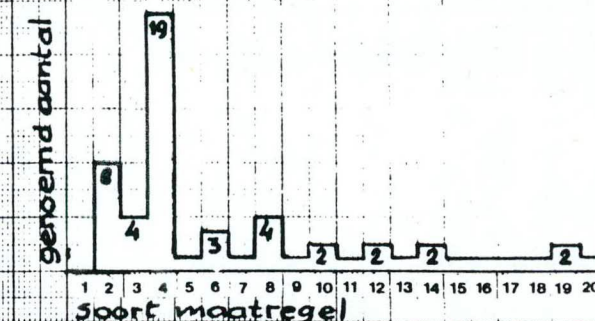
De grafieken geven aan hoeveel maal in de groep van 19 deelnemers voor een soort probleem of een maatregel is gekozen

VRAAG 4

Welke maatregelen moeten naar uw mening m.b.t. de pleziervaart op korte termijn worden genomen

Soort maatregelen:

1. geen
2. aparte betonning en verbod om in hoofdvaarwater te varen
3. geen nieuwe vestiging of uitbreiding jachthavens direct aan de hoofdvaargeul
4. vanuit de watersportverenigingen instructies laten uitgaan m.b.t. het vaargedrag van de pleziervaart
5. kaart en kompas op plezierboten
6. marifoon aan boord van jachten
7. niet varen bij slecht zicht of 's nachts
8. voorlichting aan pleziervaart (aanwijzingen op vaarkaarten)
9. aanpassing reglement Westerschelde
10. aanbeveling vaarbewijs voor vaartuigen kleiner dan 15m.
11. verbieden van plankzeilen in hoofdvaargeulen en bij havenmonden
12. geen zeilwedstrijden in hoofdvaarwaters
13. geven van geluidssignalen door beroepsvaart
14. betere begeleiding bij zeilwedstrijden
15. goede kant van de vaarweg aanhouden
16. verkeersaanduidingen bij uitvaren havens
17. verkeers-regelend optreden
18. allen met motor havens langs hoofdvaarwater aandoen
19. geen pleziervaart in het hoofdvaarwater
20. stringente regels en voorwaarden vóór en tijdens zeilwedstrijden



Rijkswaterstaat
directie Zeeland
afdeling NXP
project nr. NXP-84.08
BIJLAGE nr. 9 blad

- * Vraag nr. 3 vindt men moeilijk - dat wil zeggen schades zijn lastig aan te geven. Meestal gaat het net goed.

Bij de beoordeling is niet de lengte of het type jacht van belang, maar het gedrag van de schipper (menselijke factor) is maatgevend.

- * Jachten maken in de omgeving van Vlissingen weleens gebruik van radarbegeleiding (SID), hoewel deze mogelijkheid niet officieel is.
- * Met betrekking tot het vaargedrag van de pleziervaarder speelt de plaatselijke onbekendheid een rol.
- * Voorlichting vindt men een belangrijke maatregel:
 - niet alleen vanuit de watersportverenigingen, maar ook b.v. via "zeemansgids" of anderszins, uitgaande van de overheid
 - ook voorlichting in cursuspakket van vaarbewijs.
- * Voorzorgsgebied en verkeersscheiding komen op vele jachten onduidelijk over - b.v. aangeven op kaart bij Regl. Westerschelde.
- * Bij het binnenvaren van de Rede van Vlissingen steekt men dikwijls ineens over. (Knelpunt bij invaren vanaf "Nollegeul"-fietspad).
- * Er is wel een (overigens niet formele) uitgezette route (zgn. routing-omvaren om de Zuid) door de loodsen aanbevolen (in het verleden in de Waterkampioen ANWB gepubliceerd).
Jammer genoeg houdt niet iedereen zich hieraan.

Samenvatting: Knelpunten liggen er over de gehele Westerschelde, met name: - Oostgat

- Rede Vlissingen + haveningangen van Vlissingen en Breskens
- Rede/Put van Terneuzen
- Rede Hansweert
- Gebied nabij Walsoorden
- Nauw van Bath

bijlage 10
groep 1

pleziervaart maakt zich vaak schuldig aan gevaarlijk koerskruisen en varen in de hoofdgeul (hoofdvaarwater) zonder aan de zeevaart voldoende ruimte te geven. Men is onvoldoende op de hoogte welke problemen de zeevaart krijgt wanneer dikwijls op het laatste moment moet worden uitgeweken. Ook plaatselijke onbekendheid speelt een rol bij het vaargedrag van de pleziervaarder (b.v. scheepsbeweging bij loodswisseling). Situaties als deze geven geestelijke spanningen bij de loods.

Maatregelen die zijn voorgesteld zijn:

1. Voorlichting door de overheid (folders o.i.d.) ook opnemen in cursuspakket vaarbewijs
2. Routing van de Rede Vliissingen
3. Betonning. Indien aparte betonning, dan zodanig dat er duidelijke verschillen zijn met de betonning op de stortplaatsen (speciale gele betonning). Bepaalde afbakening aan landzijde bij Oostgat
4. Blokkanalen verplicht uitluisteren.

Op voorwaarde dat pleziervaarders goed worden of zijn voorgelicht is men niet tegen uitbreiding van jachthavens langs de Westerschelde.

Aanvullende vraag: Welke kans wordt er gemaakt als het gaat om, is er grote kans dat jacht wordt aangevaren of dat stranden gevolg is (voor de beroepsvaart) (effectieve maatregelen zijn vrijwel niet haalbaar).

Een enkeling verwacht problemen als de nieuwe jachthaven in Vliissingen zal zijn gerealiseerd.

(Deze vraag is niet schriftelijk beantwoord).

bijlage 10

groep 1

Aantekeningen naar aanleiding van interview met GROEP 2 - riviermeesters

* Knelpunten:

Wielingen voor een deel.

Oostgat

Rede van Vlissingen voor een deel - vaarpatroon beroepsvaart schept dikwijls verwarring bij de pleziervaart.

Pleziervaart komt zeevaart tegen als ze aan de verkeerde zijde - varend vanuit de Nolle- en/of Sardijngeul de buitenhaven van Vlissingen wil binnenlopen.

Voor de beroepsvaart een onoverzichtelijke situatie nabij havenmonden Breskens (met jachten en vissers) en Vlissingen (problemen met veerboten PSD).

Pas van Borsssele - geringe geulbreedte, sterke dwarsstromen. Koerskruisen levert problemen op.

Pas van Terneuzen - voor een deel.

Rede/Put van Terneuzen (+ haveningang) en Springergeul.

Bij de laatste twee punten ondervindt de beroepsvaart last van koerskruisende pleziervaart. Onder andere bij zeilwedstrijden is het steeds de vraag, wat gaan ze doen. Aanwijzingen door de patrouille-boten worden veelal genegeerd. Daarbij geldt dat tijdens de zeilwedstrijden, het wedstrijdelement een ongunstige invloed heeft op het vaargedrag van de zeiler. De start is vaak chaotisch. De veiligheid wordt wel beïnvloed.

* Hinder voor pleziervaart:

Pleziervaart heeft moeite met inschatten van vaarsnelheden van de beroepsvaart.

Moeite met inschatten bij combinatie van factoren als wind, stroom en vaarsnelheid beroepsvaart.

* Hinder voor beroepsvaart:

Onzeker is een belangrijke factor. Men weet of ziet niet wat ze gaan doen.

Manoeuvreren bij zeilwedstrijden kan hinderlijk zijn. Opnieuw blijkt een tekort aan kennis van de reglementen en men is niet goed bekend met de situaties waar men in vaart.

* Maatregelen:

Verplicht uitluisteren op blokkanaal.

Informatie voor in- en uitvarende jachten in Breskens (bijvoorbeeld hokje havenmeester op havenhoofd?).

Aparte betoning mag geen verwarring geven met de gele betoning bij stortplaatsen e.d. Opvoeding door voorlichting aan pleziervaart.

Plankzeilverbod in Sardijngeul/De Noll/Roeiershoofd (Vlissingen) en in de Handelshaven en Veerhaven te Breskens.

Kiezen van andere startplaatsen voor zeilwedstrijden.

Geen uitbreiding voor jachthavens in Vlissingen en Terneuzen.

In Hoedekenskerke een nieuwe jachthaven geeft minder problemen.

bijlage 10

groep 2

Breskens alleen onder bepaalde voorwaarden uitbreiden.

Als de beroepsvaart hinder van de pleziervaart ondervindt, dan neemt men doorgaans maatregelen om erger te voorkomen.

Samenvatting: Geografische knelpunten

- (deel) Wielingen (koerskruisen)
- Rede van Vlissingen (koerskruisen) + inloop vanuit Nollegeul/Sardijngeul (aanhouden verkeerde wal)
- Oostgat (varen in koerslijn beroepsvaart)
- Breskens onoverzichtelijk bij havenmonden
- Pas van Borssele (smalle vaargeul, dwarsstroom en koerskruisen)
- Pas van Terneuzen/Springengeul (koerskruisen)
- Rede Terneuzen + havenmonden (koerskruisen)
- Overloop van Hansweert (koerskruisen)

Problemen:

- verkeerde wal varen door jachten vanuit Nollegeul richting buitenhaven van Vlissingen.
- verkeerd inschatten van vaarsnelheden beroepsvaart vooral bij veel stroom en wind
- onbekendheid met plaatselijke situaties en voorschriften
- beroepsvaart weet niet wat pleziervaart gaat doen
- zeilwedstrijden.

Maatregelen:

- bij zeilwedstrijden andere trajecten en startplaatsen aanwijzen
- tijdens wedstrijden beter aanwijzingen van patrouille-boten opvolgen
- als dat zou kunnen liever geen zeilwedstrijden
- verplicht op blokkanaal uitluisteren
- geen uitbreiding van jachthavens aan hoofdvaargeulen
- plankzeilverbod op bepaalde punten in de Westerschelde bijvoorbeeld bij Vlissingen en Breskens
- toezicht op in- en uitvarende schepen bij haven Breskens
- eventuele aparte betonning - niet te verwarren met gele betonning stortplaatsen e.d.

bijlage

groep 2

Aantekeningen naar aanleiding van interview met GROEP 3 - verkeersleiders

- * Zowel de beroepsvaart als de pleziervaart ervaren dat ieders vaargedrag vaak onvoorspelbaar is.
- * Gebrek aan marifoonkontakt met pleziervaarders. Ze hebben veelal geen marifoon aan boord en als dat wel het geval is wordt dikwijls op kanaal 77 uitgeluisterd ("chinees" kanaal - sociaal kontakt).
- * Pleziervaart onderschat vaarsnelheid beroepsvaart.
- * Bij gevaarlijke situaties ervaren loodsen, gezagvoerders en verkeersleider geestelijke spanningen.
- * Dikwijls worden door de pleziervaart de bestaande reglementen niet nageleefd.
Komt bij zeilwedstrijden vanwege het wedstrijdelement nogal eens voor.

Geografische knelpunten:

(over de gehele Westerschelde)

Vraag 1

plez-ber

- Rede van Vlissingen
- Rede Hansweert
- Rede Terneuzen
- Koningsschor (Paal).

Vraag 2

ber-plez

- Pas van Borsssele (koerskruisen bij wedstrijden).
- Springergeul
- nabij Braakmanhaven
- Put van Terneuzen (koerskruisen)
- Zuid-Everingen (koerskruisen)
- Perkpolder (koerskruisen) en hinderen
PSD-boot door plankzeilers
- Rede Hansweert.

bijlage 10

groep 3

Vraag 3.

schade

- Beroepsvaart mindert snelheid om overvaren te voorkomen
- Stranden kan het gevolg zijn door het uit de koers lopen van de beroepsvaart
- dat de beroepsvaart van koers moet veranderen komt meer voor. Zeeschepen kunnen eigenlijk weinig of niets doen.
- fysieke schade komt niet of nauwelijks voor maar in theorie wel mogelijk.

Maatregelen:

1. Voorlichting (door/namens overheid)
2. Meer gebruik van Middelgat maken (stimuleren)
3. Beter lokaties voor start- en finish bij zeilwedstrijden
4. Beter begeleiding tijdens wedstrijden, ook bij koerskruisen (+ wedstrijdleiding)
5. Als het kan liever geen zeilwedstrijden
6. Geen uitbreiding van jachthavens gelegen aan hoofdvaarwaters
7. Betere communicatiemiddelen (marifoon voor pleziervaart).

N.B. Als pleziervaarders goed zijn voorgelicht en een goed zeemannschap toepassen dan geen bezwaar tegen uitbreiding jachthavens.

Bezwaar bij hoofdvaargeul blijft.

bijlage 10

groep 3

Aantekeningen naar aanleiding van interview GROEP 4 - hoofd verkeersleiders/loodsdienstleider.

Vraag 1.

plez-ber

- * Onduidelijk vaarpatroon van de zeevaart (bij Hansweert ook binnenvaart)
Ook NW. van Westkapelle - sommige jachten rekenen niet op koersveranderingen van de zeevaart bij het opzoeken van de lichtenlijn.
Andere lokaties zijn, Scheur-Wandelaar en vooral de Rede van Vlissingen.
- * Moeite met inschatten van vaarsnelheid beroepsvaart.
- * Schrikken van aandachtsseinen zeevaart.
- * Onbekendheid en onderschatten van lokale problemen.
- * Problemen met zuiging en golfslag in de haven van Walsoorden.
- * Noodgedwongen doorduwen van de zeevaart in de Pas van Borssele (veel dwarsstroom en smalle betonde geul).

Vraag 2.

ber-plez

- * Het kruisen van het vaarwater op diverse punten.
- * Hinderlijk vaargedrag in en bij havenmonden.
- * Pas van Borssele - in verband met geringen breedte en sterke stroom kan zeevaart daar niet of nauwelijks voor de pleziervaart uitwijken. Men vaart dus gewoon door!
(dit is overigens ook voor jachten een probleem).
- * Hinderlijk zijn de deelnemers aan zeilwedstrijden.
- * Hinderlijk is het door jachten invaren van de Rede van Vlissingen vanuit de Sardijngeul.
- * Pleziervaart hindert de PSD-boten.
- * Vooral 's zondags in Oostgat veel zondagzeilers in koerslijn van de zeevaart.
- * Hinderlijk is het starten van zeilwedstrijden in en bij Breskens.
- * Niet altijd goed luisteren naar aanwijzingen van DGSM aan wedstrijddeelnemers (wordt wel beter de laatste tijd).
- * Hinderlijk zijn de plankzeilers in de overgang van het Oostgat naar Sardijngeul en omgekeerd.
- * In de Wielingen kunnen jachten hinderlijk varen, vooral bij mist.
Ze wijzigen vaak hun koers.
- * Eerste maatregel van de beroepsvaart is - vaart minderen.
Gebeurt vaak bij de Sardijngeul.
Voor de rest niet zo vaak.

bijlage 10

groep 4

Turbineschepen (container) worden soms op manoeuvreersnelheid gezet, maar kapitein wil dat vaak niet.

- * Koers verleggen komt weinig voor, achteruitslaan echter wel eens - met uitzondering van het Oostgat.

Vraag 3.

schade

- * Incidenteel ondervindt men economische schade (missen van sluis, dus schutting, kost veel).
- * Patrouillediensten is te vaak bezig met scheppen van orde in de pleziervaart (ten nadele van andere taken). Uiteraard neemt dit toe als de pleziervaart toeneemt.
- * Eénmaal op strand bij Oostgat (met 16 mijl) vastgezet door uitwijken voor pleziervaart (9 jaar geleden - sinds '84).

Maatregelen:

Vraag 4.

- * Jachthavens niet langs vaargeul tenzij scheepvaartregeling wordt gerealiseerd. Pleziervaart heeft veel plezier van gele betonning in Nollegeul.
- * Vaarbewijs verplichten zou al veel verbeteren (met passieve luisterplicht).
- * Bij de komst van Vissershaven/Jachthaven in Vlissingen de invaart goed regelen door publicaties op kaarten en zeemansgids.
Uitvaart met lichten te regelen door SID.
Voor pleziervaart een wachtgebied creëren voor het invaren.

bijlage 10

groep 4

Aantekeningen naar aanleiding van interview met GROEP 5 - PSD.

Vraag 1.

plez-ber

- * Problemen voor de Haven van Breskens. Pleziervaart weet niet van afspraken tussen de PSD en de beroepsvaart. Pleziervaartuigen zijn veelal niet genoeg bekend met de situatie in vaargebied PSD-boten.

Vraag 2.

ber-plez

- * Vaargedrag in de Haven van Vlissingen dikwijls hinderlijk voor de PSD-boten. Schip wordt na schutten in haven opgetuigd (soms met kind aan roer) en ligt vaak in koerslijn van PSD-boot.
- * Hinderlijk dichtbij PSD-boten varen tijdens overtocht van de dienst. Veerboot wijkt zoveel als mogelijk uit, tot het niet meer kan. Men moet tenslotte goed op de haven lopen.

Vraag 3.

schade

- * Bijna ongelukken komen voor. Boten bij oversteek altijd dwars op stroom van de rivier, met risico (volgens gezagvoerder veerdienst Vlissingen-Breskens in zijn loopbaan 10x bijna ongeluk voorgekomen - (12 jaar ervaring). Bij 50% van de overtochten moet men corrigerend optreden. Men moet in 't algemeen zeer oplettend zijn - vooral bij donker.

Een ervaring, waarbij jacht bijna is overvaren:

- slecht zicht over eb in donker
- kijkend op radar ziet men jacht komen (verlicht)
- op 400/500 m voor wordt iets waargenomen (op radar niet duidelijk)
- reactie: vaart minderen,
- plotseling jacht vlak voor de veerboot
- snel reageren om ongeluk te voorkomen
- was toch geen valse echo op radar
- jacht had radar-reflector, maar zat achter het zeil
- waargenomen met de schijnwerper.

bijlage 10

groep 5

Vraag 2.

ber-plez

- * Problemen in Zuidergat.
Ook midden in de rivier. Pleziervaart dikwijls in koerslijn van de beroepsvaart.
- * In seizoen vaart groot zeilschip vanuit Antwerpen de Schelde af.
Mogelijk een opleidingsschip.
Vaart dikwijls hinderlijk dicht langs de PSD-boten.
Ook vissersschepen varen hinderlijk.
Houden veelal niet de goede kant aan.
- * Opmerkingen:
RP te Water treedt in die gevallen waarin ze fouten waarneemt, corrigerend op.

Als de PSD-boot marifooncontact opneemt (indien mogelijk) dan wordt dit gehoord door de RP te Water en de verkeerspost Hansweert.

Vraag 3.

schade

- * PSD moet steeds oplettend zijn om schade te voorkomen.
Kans op schade blijft er steeds.
Uiteraard is PSD goed met situatie vertrouwd en anticipeerd steeds.

Maatregelen:

Vraag 4.

- * Jachten uit hoofdvaarwaters weren. Bijvoorbeeld niet langs Oostgat maar door de Deurloo.
- * Kies route door vaarwater langs Hoofdplaat.
- * Op kaarten aangeven waar pleziervaart moet en veilig kan varen.
- * In de toekomst de pleziervaart per cluster uit de haven Vlissingen begeleiden tot aan de Wielingen. Indien terug naar jachthaven Vlissingen, dan eerst naar een wachtplaats.
- * Men moet de ontwikkeling niet tegengaan bij uitbreiding of vestiging van jachthavens.
- * Zeker niet direct aan de hoofdgeulen vestigen. Hoewel één en ander afhankelijk is van verbeteringen in het vaargedrag van de pleziervaart.
- * Pleziervaart op de Westerschelde moet in goede banen worden geleid.

bijlage 10

groep 5

* Moeilijke plaatsen voor jachthavens zijn:

- Vlissingen
- Breskens
- Hansweert

Betere plaats is Hoedekenskerke.

* Goede afspraken maken tussen RWS/DGSM - denk hierbij aan verkeersregelingen en begeleiding.

bijlage 10

Groep 5

Aantekeningen naar aanleiding van interview met GROEP 6 - "Schuttevaer" (leden)

Vraag 1.

plez-ber

- * Geen van beide ondervraagde practiserende schippers hebben ervaring als pleziervaarder. Een vindt wel dat er problemen zijn, de ander niet.
- * Problemen zijn er bij Schaar van Ossenissee en bij het Straatje van Willem.
- * Samengevat geen of nauwelijks problemen.
- * Watersporter is over algemeen plaatselijk aardig bekend. Engelsen gedragen zich veelal kundig (volgens vertegenwoordiger DGSM).
- * In de watersportverenigingen is een tendens te bespeuren dat men moeite doet (belangstelling heeft) om ook een vaarbewijs te verkrijgen.
- * Problemen met golfslag meestal in de havens.

Vraag 2.

ber-plez

- * Bij beroepsvaart zijn er problemen.
- * Hinderlijk plankzeilen vanuit vluchthaven (voormalige veerhaven Terneuzen).
- * Ook waterskiën kan hinderlijk zijn.
- * Probleem in buitenhaven Vlissingen wel ernstig (in sluizen is geen verdeling beroepsvaart/pleziervaart).
- * Hinderlijk koerskruisen komt veel voor:
 - pas van Borssele
 - pas van Baarland
 - Straatje van Willem
 - ingang Zuid-Everingen
 - bij haven van Hansweert.
- * Zowel voor plezier- als beroepsvaart, wat gaat afvarend schip doen (zeeschip). Als ze uit het "Straatje" komen dan moet men elkaar kruisen (signaal geven is hier gewenst).
- * Als regel moet pleziervaart wachten bij uitvaren vanuit havens - men vaart naar hoofdvaarwater.
- * Pleziervaart schrikt dikwijls bij signalen.
- * Toch niet zoveel pleziervaart op de Westerschelde. Indien wel, dan meestal ervaren.
- * Breskens is niet lastig voor de beroepsvaart. Hier veelal zeezeilers.
- * Bij slechts weer komt men meer de Schelde op varen.
- * Bij de Paal veel Belgische boten (kleine).

bijlage 10

groep 6

Vraag 3.

schade

- * Nauwelijks problemen
- * Schipper houdt koers tot het niet meer gaat, anders zal jacht niet begrijpen wat schipper wil.
- * Kans op schade komt in praktijk voor. Probeer tijdens reis zoveel mogelijk te plannen.
- * Beroepsschipper komt zelf bijna nooit in problemen al blijft het gedrag van de pleziervaart hinderlijk.

Maatregelen:

Vraag 4.

- * Marifoon voor de pleziervaart zullen problemen verminderen.
- * Marifoon bij ca. 90% van de beroepsvaart.
Marifoon bij ca. 20% van de pleziervaart.
- * Verwacht wordt dat pleziervaarder zich aan de regels zal houden bij marifoongebruik en dat het aantal ongelukken zal verminderen.
- * Geef aan de pleziervaart instructies. Problemen ontstaan als men niet weet wat er gaande is.
- * Meer aanduidingen op vaarkaarten.
Waar moet men varen (andere ruimte beter benutten).
Betonning op 8 meter water. Veel jachten weten niet dat ze veel verder kunnen dan ze in de praktijk varen.
- * Een vestiging in Hoedekenskerke kan bij Hansweert en Walsoorden de problemen vergroten.
- * Indien jachthaven Terneuzen (vluchthaven) met 100 plaatsen zou worden uitgebreid (wordt niet verwacht) dan geen problemen verwacht - oppassen bij uitvaren van de haven.
- * Uitbreiding bij Sas van Gent zal naar verwachting wel problemen geven (denk aan doorvaart bij bruggen - meer brugopeningen).
- * Hansweert en Walsoorden als lokaties voor pleziervaart, niet aan te bevelen - eventueel bestaande toestand niet uitbreiden.
- * Uitbreiding de Paal (jachthaven) is minder bezwaarlijk.
- * Uitbreiding Vlissingen niet aantrekkelijk. Pleziervaart zoekt goedkope en eventuele gratis ligplaatsen op.

bijlage 10

groep 6

Aantekeningen naar aanleiding van interview met GROEP7-RP te water

Samenwerkingsregel houdt in dat RP niet in andermans taken treedt.

Vraag 1 plez-ber.

- * Over 't algemeen geen problemen.
Pleziervaart heet ondergeschikt aan de beroepsvaart.
- * Bij zeilwedstrijden vindt men dat de beroepsvaart in de weg zit. Het feit dat men een vergunning heeft betekent niet dat men kan doen wat men wil.
Hoewel dikwijls onvoldoende begeleiding, let men op dat plezierboten gelijktijdig oversteken.
- * Haven Hansweert is moeilijk - bij binnenkomen moeite met inschatten vaarsnelheden beroepsvaart.
Bij deze situatie vindt de pleziervaart de beroepsvaart tegen zich.
Haven Hansweert eigenlijk ongeschikt als jachthaven.
- * Tijdens zeilwedstrijden wordt gecontroleerd of vergunning door DGSM is afgegeven.
- * Op weg naar Terneuzen meldt de binnenschipper zich bij boei 22. Schipper houdt zich niet aan de regels.
Houdt soms de verkeerde zijde van de betonning (vaargeul). Vanuit de vluchthaven (jachthaven) vooral bij L.W. weet de pleziervaart niet altijd wat er op de rivier gebeurt.
Schipper beroepen zich op aanwijzingen van de VP-Terneuzen (komen hier en daar te kort).
RP te water treedt vaak regelend op.
- * Bij Borssele-Everingen heeft pleziervaart tijdens zeilwedstrijden toch problemen met de beroepsvaart.
- * Op de Rede van Vlissingen hebben pleziervaarders last bij het beloodsen van zeevaart.
- * Van Breskens naar het Oostgat hinderlijk kris-kras varen.
Van Breskens naar Wielingen, erg lange weg.
- * Oostgat voor pleziervaart groot probleem, vooral de plankzeiler. Voor de een is het vaarwater beperkt, anderen zoeken dit op en vinden de golfslag aantrekkelijk, deze hebben geen problemen (veel ervaring). Vaarsnelheden bij grote zeeschepen worden vaak verkeerd ingeschat.
- * Engelse zeezeilers gedragen zich in het Oostgat veelal gedisciplineerd.
- * Rode boei bij Dishoek is plaats waar wordt overgastoken.

Vraag 2.

- * Bij beroepsvaart ontstaan problemen, vooral bij tegemoetkomend verkeer kan voor pleziervaart niet worden uitgeweken (bij smal vaarwater zeker).
- * Bij Pas van Borssele zijn er problemen.
- * Men steekt Stoombotengat nogal eens schuin over, waarom niet recht. (gerekend vanuit Terneuzen).
- * Ook situatie nabij haven Hansweert is niet aantrekkelijk bij het invaren.
Het uitvaren gaat beter. Er is veel beroepsvaart op een niet te breed vaarwater.
- * VP-Hansweert werkt goed. Hebben goed contact met de binnenvaart. Werkt niet te formeel. In Terneuzen (VP) is de ervaring wat minder. Reden: In Hansweert heeft men een traditie. Terneuzen kwam later. Het loodswezen had niet die kontakten die men bij Hansweert (RWS) wel had.
- * Er zijn pleziervaarders die zeggen, laat de beroepsvaart z'n eigen gang maar gaan, wij zullen zelf onze zaak wel regelen.
Zeevaart reageert in veel gevallen zo, dat ze niet in de problemen kan komen. Veelal vindt men uit met wat voor zeiler men te doen heeft.

Vraag 3.

- * Beroepsvaart heeft weinig materiële schade bij aanvaring met recreatievaart. Ze kan wel in de problemen komen.

Maatregelen:

Vraag 4.

- * Hoedekenskerke is aantrekkelijke lokatie voor pleziervaart.
- * Zorg bij Breskens voor een veilige oversteek tijdens zeilwedstrijden. Start vanuit Breskens moet kunnen worden gezien.
- * Bij afgifte van vergunningen bij wedstrijden (DGSM) strengere voorwaarden stellen.
- * Breskens ligt wel gunstig voor plaats jachthaven.
- * Vlissingen ligt veel ongunstiger - maak hier nooit een startpunt voor zeilwedstrijden.
- * Vanuit Vlissingen (later als passantenhaven) naar Wielingen met verkeersregeling uitvaren, (door middel van verkeerslichten) samen met info van SID.
DGSM zal met verkeersbegeleiding extra werk krijgen als Vlissingen Jachthaven een feit zal zijn.
- * Middelgat en Everingen worden door pleziervaart te weinig gebruikt. De indruk bestaat dat het hier veel veiliger varen is.

bijlage 10

groep 7

Dit geldt mogelijk ook voor andere gebieden. Breng dit onder de aandacht van de watersporter.

- * ANWB geven kennelijk wel eens adviezen in hun almanak die in strijd zijn met de reglementen.
 - * In het Oostgat heeft RP te Water de neiging om tegen de plankzeilers verbiedend op te treden (niet surfen buiten de paalhoofden).
- Men moet in dit gebied deze sport niet stimuleren.
- * Maak de Zimmermangeul aantrekkelijk door er recrea-betonning in aan te brengen. Als er betonning ligt (in 't algemeen) maakt men daar graag gebruik van.
 - * Overleg met KNWV/ANWB om gezamenlijk tot goede oplossingen te komen.
 - * Nooit de Westerschelde promoten als ideaal vaarwater voor de pleziervaart.
 - * Denk aan ca. 1.000 ligplaatsen langs de hele Westerschelde. Indien er verbeteringen komen reken dan op zekere zuigkracht naar Belgisch havens (Zeebrugge-Antwerpen).
 - * Geen uitgesproken beleid met betrekking tot uitbreiding of vestiging van jachthavens (terughoudend). Situatie wordt op Westerschelde niet aantrekkelijk bij groter toelatingsbeleid.
 - * Bij Breskens geen problemen (nauwelijks).
 - * Bij Hoedekenskerke goede gelegenheid.
 - * Bij Terneuzen (aan hoofdvaarwater) niet aantrekkelijk, verkeerstechnisch gezien.
- We willen overigens niemand tegenhouden.
- * Kijk of locatie nabij Paulinapolder is te bedenken. Recrea-gebied Braakman in de buurt.
 - * Westerschelde is best geschikt voor pleziervaart. Kwestie is, vaak goede gedragsregels in verband met veiligheid.
 - * Lokatie bij scheepwerf Hansweert. Mogelijk oriënteert men zich dan meer op het Middelgat.
 - * Meeste problemen toch bij havens en splitsingspunten.
 - * Voorkom zoveel mogelijk koerskruisen.
 - * Geen pleziervaart in en langs de hoofdvaarwaters.

bijlage 10

Groep 7

0115