

**BIJLAGE XI EFFECTBESCHRIJVING SCHEEPVAART (RW1809-28/ HITM/224)**

<b>INHOUDSOPGAVE</b>	<b>blz.</b>
<b>1. INLEIDING</b>	<b>1</b>
1.1. Rol thema bij MIRT verkenning	1
1.2. Leeswijzer	1
<b>2. BEOORDELINGSKADER SCHEEPVAART</b>	<b>3</b>
2.1. Toelichting beoordelingscriteria	3
Hieronder worden de criteria toegelicht en wordt aangegeven waarom dit criterium relevant is.	3
<b>3. EFFECTBESCHRIJVING SCHEEPVAART</b>	<b>5</b>
3.1. Inleiding	5
3.2. Effectbeschrijving criterium 1: effecten op beroepsvaart vaarroutes	5
3.2.1. Van toepassing zijnde fasen en ingrepen	5
3.2.2. Referentiesituatie	5
3.2.3. Effecten tijdens aanlegfase en ontwikkeling	6
3.2.4. Effecten van eindbeeld	6
3.2.5. Conclusie	6
laatste bladzijde	<b>6</b>
<b>BIJLAGEN</b>	<b>aantal blz.</b>
-	



## **1. INLEIDING**

### **1.1. Rol thema bij MIRT verkenning**

In de Oosterschelde liggen twee hoofdvaarwegen. De suppleties van de platen zelf hebben vrijwel geen effecten op de scheepvaart. Echter de uitvoering van de suppleties kan wel effect hebben op de scheepvaart, omdat tijdens de uitvoering vaarroutes intensiever gebruikt worden. In deze notitie worden de effecten van de suppleties en de zandwinning op de scheepvaart beoordeeld.

### **1.2. Leeswijzer**

In deze notitie wordt in hoofdstuk 2 een toelichting gegeven op het beoordelingskader. In hoofdstuk 3 worden de effecten beschreven.



## 2. BEOORDELINGSKADER SCHEEPVAART

De effecten op scheepvaart zijn in beeld gebracht aan de hand van de aspecten en criteria zoals opgenomen in onderstaande tabel.

**Tabel 2.1. Beoordelingskader scheepvaart**

aspect	criterium	methode/eenheid
scheepvaart	effecten op beroepsvaart vaarroutes	kwalitatief

### 2.1. Toelichting beoordelingscriteria

Hieronder worden de criteria toegelicht en wordt aangegeven waarom dit criterium relevant is.

#### **Criterium 1: effecten op beroepsvaart vaarroutes**

Dit criterium beschouwt de effecten van suppleties en zandwinning op beroepsvaart vaarroutes. Hierbij is gekeken naar de bevaarbaarheid van de bestaande vaarroutes en mogelijke effecten op de reistijden van het scheepvaartverkeer als gevolg van de werkzaamheden.



### 3. EFFECTBESCHRIJVING SCHEEPVAART

#### 3.1. Inleiding

In dit hoofdstuk worden de effecten op scheepvaart beschreven ten opzichte van de referentiesituatie. In dit geval is de referentiesituatie het 0 % alternatief. Het 0 % alternatief is de huidige situatie en autonome ontwikkeling, dit betekent niets doen aan behoud van platen en slikken en daarmee natuur, maar wel voldoen aan wettelijke veiligheidsnorm via dijkverzwaring.

#### 3.2. Effectbeschrijving criterium 1: effecten op beroepsvaart vaarroutes

##### 3.2.1. Van toepassing zijnde fasen en ingrepen

Onderstaande fasen en ingrepen worden beoordeeld voor het criterium areaal intergetijdengebied.

**Tabel 3.1. Van toepassing zijnde fasen en ingrepen**

	effecten tijdens de aanlegfase en ontwikkeling	effecten van eindbeeld
suppletie	nee	nee
zandwinning	nee	nee

##### 3.2.2. Referentiesituatie

In de Oosterschelde liggen twee hoofdvaargeulen. Deze routes zijn weergegeven in afbeelding .

**Afbeelding 3.1. Hoofdvaarroutes Oosterschelde**



Bron: [http://www.rijkswaterstaat.nl/water/feiten\\_en\\_cijfers/vaarwegenoverzicht/oosterschelde/index.aspx](http://www.rijkswaterstaat.nl/water/feiten_en_cijfers/vaarwegenoverzicht/oosterschelde/index.aspx).

De Oost-Westverbinding is de Roompot en loopt van de Bergsediepsuis in de Oesterdam richting de Noordzee. De belangrijkste hoofdvaargeul is de hoofdtransportas Gent-



Duitsland, via de Noord-zuidverbinding Wemeldinge - Krammer, via Keeten en het centrale deel van de Oosterschelde (Witte Tonnen Vlije, Brabantsch Vaarwater en Engelsch Vaarwater). Deze hoofdtransportas is te gebruiken door schepen uit de CEMT klasse V/VI (lengte 200 m x breedte 23 m x diepgang 4 m). De schepen die de Krammersluizen passeren maken gebruik van de hoofdtransportas Gent-Duitsland door de Oosterschelde. Het aantal passages door de Krammersluizen is ongeveer 30 % van het aantal passages van de Volkeraksluizen ([www.publicwiki.deltares.nl](http://www.publicwiki.deltares.nl)). Per jaar maken circa 45.000 schepen, met een gezamenlijke lading van circa 25 miljoen ton, gebruik van de Oosterschelde.

In de autonome ontwikkeling is er sprake van zandhonger, waarbij eroderend zand van de platen in de geulen terecht komt. De geulen zijn echter zeer diep, waardoor de bevaarbaarheid van de scheepvaartroutes niet in het geding komt. In de Oosterschelde worden wel twee plekken gebaggerd om de geul op diepte te houden. Deze twee plaatsen zijn de zuidelijke aanloop van de Witte Tonnen Vlije en Brabantsch Vaarwater. Beide locaties zijn in 2008 door Rijkswaterstaat op diepte gebracht.

### **3.2.3. Effecten tijdens aanlegfase en ontwikkeling**

De werkzaamheden tijdens aanleg en ontwikkeling zouden tot tijdelijke hinder voor de scheepvaart kunnen leiden. Echter, de suppleties vinden plaats op slikken en platen en daarmee op afstand van de vaarroutes (die in de geulen liggen). De baggerwerkzaamheden in de zandwinlocaties vinden dicht bij de geulen/vaarroutes plaats, maar zullen de bevaarbaarheid van de vaarroute niet beïnvloeden. De baggerschepen transporteren het zand van de winlocaties naar de slikken en platen en maken daarmee gebruik van de (bestaande) vaarroutes. De vaarroutes worden intensiever gebruikt. Het transport zal niet of nauwelijks tot hinder voor de scheepvaart leiden. De vaarsnelheid van de baggerschepen is vergelijkbaar met huidig scheepvaartverkeer. Ook komen de baggerschepen tijdens hun werkzaamheden geen knelpunten, zoals sluizen of bruggen tegen, want elk deelgebied heeft haar eigen zandwinlocatie. De baggerschepen veroorzaken hierdoor geen langere wachttijd voor bruggen of sluizen voor de overige scheepvaart. De effectbeoordeling van scheepvaart tijdens de aanlegfase en ontwikkeling is neutraal (0).

### **3.2.4. Effecten van eindbeeld**

Voor het eindbeeld zijn geen effecten op de beroepsvaart vaarroutes te verwachten. Het aanbrengen van zand op de slikken en platen heeft geen invloed op de vaarroutes (die in de geulen liggen). Het winnen van zand/slib in de zandwinlocaties draagt ook niet bij aan een betere bevaarbaarheid. In de referentiesituatie waren immers geen problemen met de vaarroutes. De effectbeoordeling van scheepvaart in het eindbeeld is daarom neutraal (0).

### **3.2.5. Conclusie**

Zowel tijdens de aanlegfase en ontwikkeling als bij het eindbeeld worden geen effecten op de scheepvaart verwacht (0).