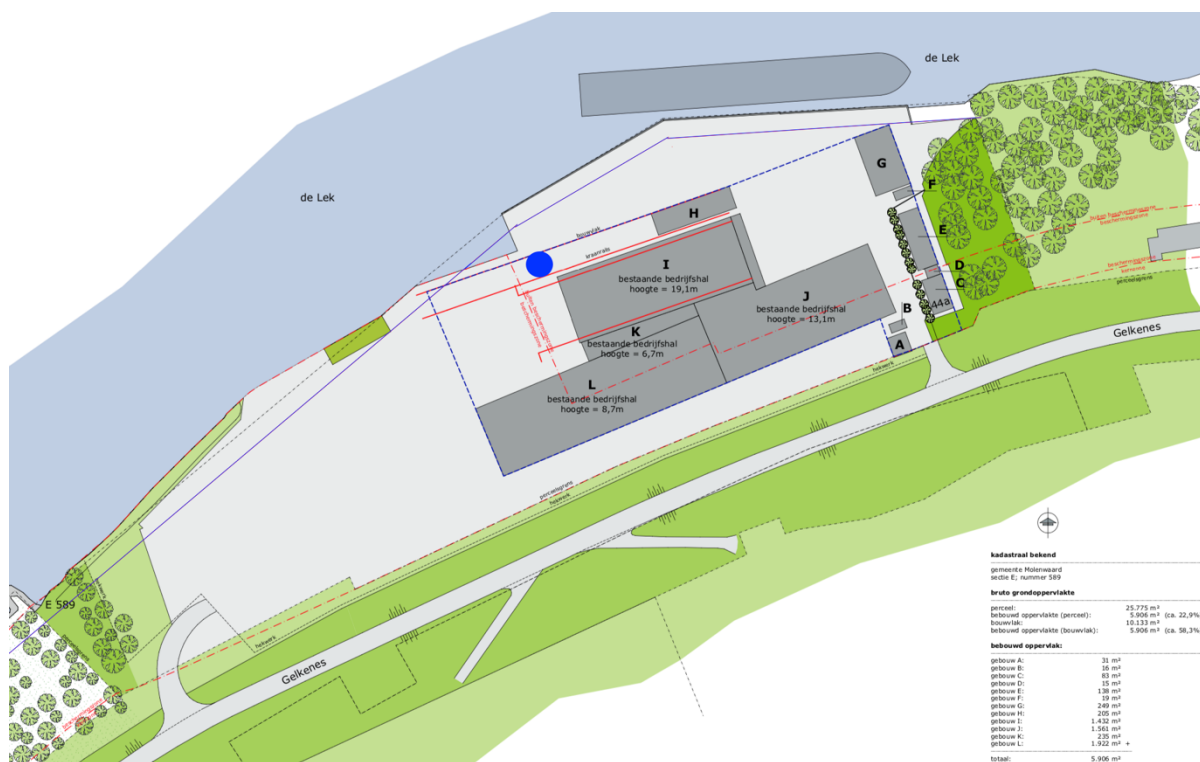


Notitie bouw nieuwe productiehal te Groot-Ammers. (Versie 4.1)

Scheepswerf Groot-Ammers BV is een productiebedrijf aan de Lek, gevestigd op het terrein van Brickwave Gelkenes BV. Aan de oever is de perceelgrens met het eigendom van Rijkswaterstaat ingetekend en vervolgens is een blauwe lijn op 5 meter afstand getrokken. Ook is de aanwezige verrijdbare torenkraan met een blauwe stip aangegeven. Deze rijdt op een kraanbaan langs de buitengrens van het bouwperceel en kan dus meerdere posities innemen. Afvoer van producten (o.a. constructie en opslagtanks) gaat via het water. Gebouw H is een bestaande loods met een hoogte van 5 meter boven het maaiveld.



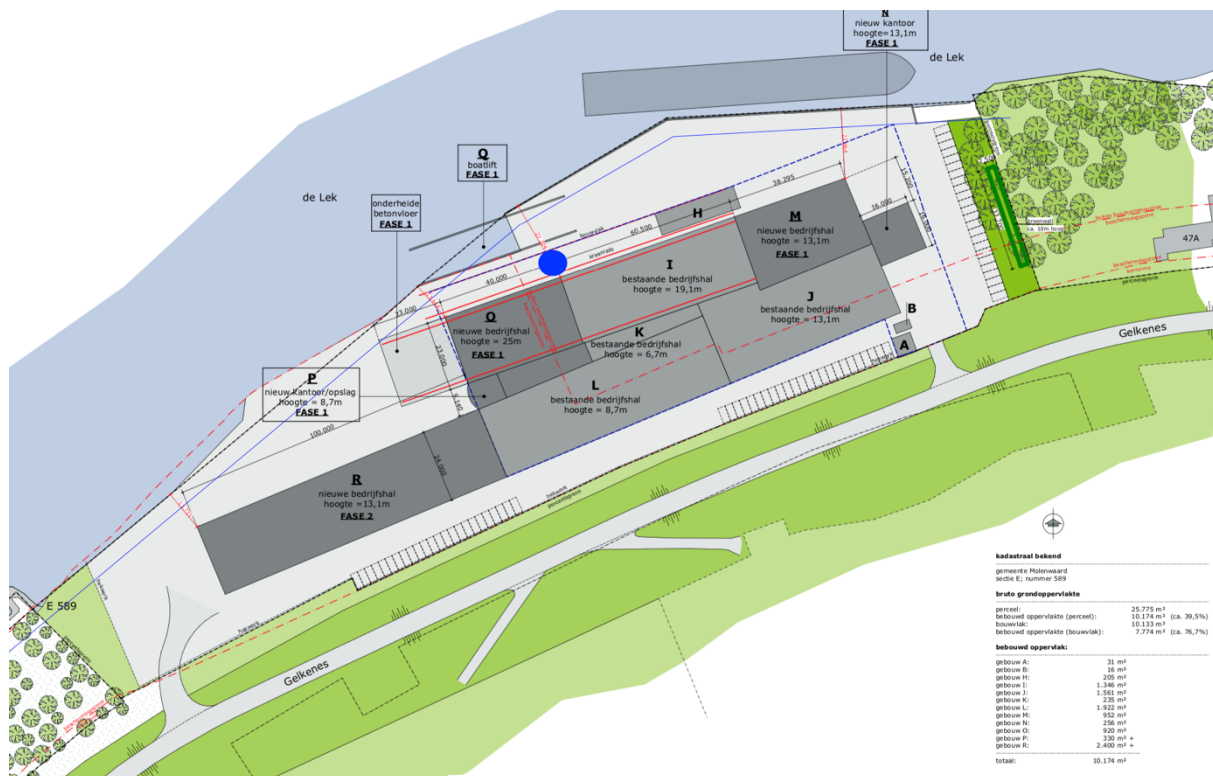
Afbeelding 1: Scheepswerf Groot-Ammers, bestaande situatie.

De scheepswerf wil in twee fasen gaan uitbreiden. In fase 1 worden er twee nieuwe productiehallen (aangeduid met M en O) met een hoogte van 25 en 13 meter gebouwd. Verder twee kantoren (aangeduid met N en P) met een hoogte van 9 en 13 meter en een verrijdbare schepenlift (aangeduid met Q).

In fase 2 wordt hal R gebouwd in het verlengde van de bestaande lagere hal L. Hal R wordt ook 13 meter hoog.

De locatie ligt aan de rivier de Lek. Er is een vrijwaringszone van 25 meter van toepassing op deze locatie. Rijkswaterstaat wil getoetst hebben of er bij uitbreiding geen belemmeringen zijn op de punten a t/m e van artikel 2.1.3 van het Barro. Daarnaast of, en zo ja welke, maatregelen er worden genomen om de loods en constructies te beveiligen tegen aanvaringen.

Voor het beoordelen van zichtlijnen op de rivier is de bouwhoogte niet relevant. De kadeconstructie zelf is al zo hoog (maaiveld op + 3,25 NAP) dat deze voor veel schepen het vrije zicht over de rivier belemmert.



Afbeelding 2: Geplande uitbreidingen fase 1 en 2.

In dit rapport worden de volgende onderdelen getoetst aan: A) het Barro en B) de RVW.

- Hal M, met hoogte 13 meter.
- Hal O, met hoogte 25 meter.
- Hal R, met hoogte 13 meter.
- Schepenlift Q.

De gebouwen P en N staan ruim achter de bestaande rooilijn en hoeven daarom niet te worden beoordeeld.

A. Toetsing artikel 2.1.3 Barro.

In hoofdstuk 2 Barro is het volgende opgenomen:

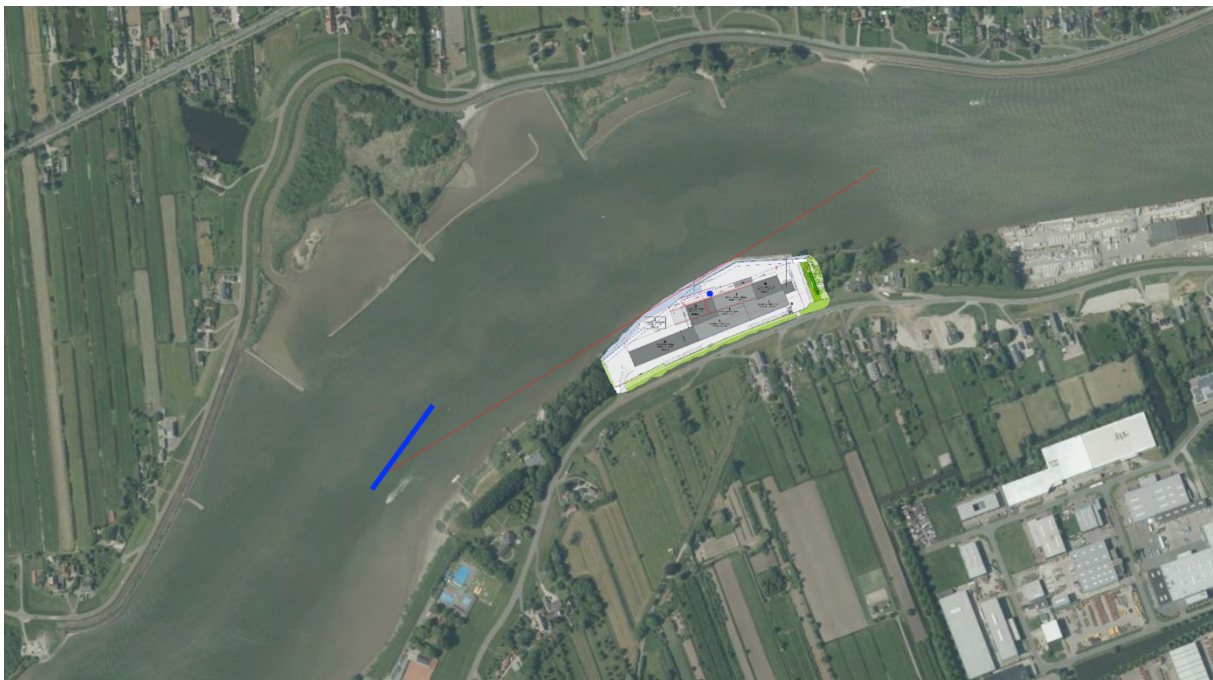
Artikel 2.1.3. (veiligheid scheepvaart op vaarwegen) Bij de vaststelling van een bestemmingsplan dat betrekking heeft op gronden binnen de begrenzing van een rijksvaarweg of op een vrijwaringszone en dat een wijziging inhoudt ten opzichte van het ten tijde van inwerkingtreding van deze titel geldende bestemmingsplan, wordt rekening gehouden met het voorkomen van belemmeringen voor:

- de doorvaart van de scheepvaart in de breedte, hoogte en diepte;
- de zichtlijnen van de bemanning en de op het schip aanwezige navigatieapparatuur voor de scheepvaart;
- het contact van de scheepvaart met bedienings- en begeleidingsobjecten;
- de toegankelijkheid van de rijksvaarweg voor hulpdiensten, en
- het uitvoeren van beheer en onderhoud van de rijksvaarweg.

Het plan is getoetst aan de bovengenoemde uitgangspunten en de conclusie is dat er geen belemmeringen zoals bedoeld in artikel 2.1.3. optreden:

- De gebouwen komen fysiek niet in de rivier te staan, de vrije doorvaart wordt niet belemmerd. Een uitzondering in de beoordeling is de schepenlift, dit bouwwerk komt wel in de rivier te staan. Deze zal daarom apart in onderdeel C worden besproken.

- b. De zichtlijnen aan boord van de schepen worden door de gebouwen niet belemmerd. Hal O en hal R staan op 13,5 meter uit de oeverlijn. Hal M komt op 23 meter uit de oeverlijn. Het kantoortje bij deze hal staat nog iets verder weg. De vaarwegbegrenzing wordt aangegeven door middel van groene boeien, die ter hoogte van het bouwwerk ca 40 meter uit de oever liggen. De totale afstand tot de rand van de vaargeul is daarmee ruim 50 meter. De hal wordt gebouwd in een flauwe binnenbocht van de rivier, maar de zichtlijnen, zoals die nu worden bepaald door de bestaande bebouwing, (gebouw H, de torenkraan en de 3,25 meter hoge kade) zullen niet gaan veranderen.



Afbeelding 3: zichtlijnen op de rivier.



Afbeelding 4: Huidige grote hal, torenkraan met gebouw H en kademuur als dwangpunten voor zichtlijnen.

- c. Het contact tussen scheepvaart en bedienings- of begeleidingsobjecten wordt niet belemmerd. Er blijft voldoende vrije ruimte voor de vaarwegbeheerder over om aanwijzingen voor de scheepvaart op de oever te kunnen plaatsen.

- d. De toegankelijkheid van de vaarweg voor hulpdiensten blijft gelijk. De oeverstrook wordt niet bebouwd en de verhardingen worden uitgebreid.
- e. Het uitvoeren van beheer en onderhoud kan op dezelfde wijze worden voortgezet. Er verandert niets aan de situatie.

De bestaande oever bij hal R bestaat uit een schuin talud van open betonstenen, helling ongeveer 1:2, met daaronder een strandje van stenen. Op het talud is ruige hoog opgaande begroeiing en grote bossages. Deze zijn medebepalend voor de huidige zichtlijnen.



Afbeelding 5 Stenenstrandje en begroeid talud van betonstenen

B. Toetsing aanvaringsrisico's Richtlijnen Vaarwegen.

In theorie is het mogelijk dat een schip uit het roer loopt en de oever raakt. Getoetst moet worden of er risico's zijn dat hierdoor de hal zodanig beschadigd wordt dat er bijvoorbeeld instorting zal dreigen en persoonlijke ongelukken kunnen gebeuren.

In de Richtlijnen Vaarwegen (RVW-2017) van RWS is hierover het volgende opgenomen:

Aanvaringsgevaar

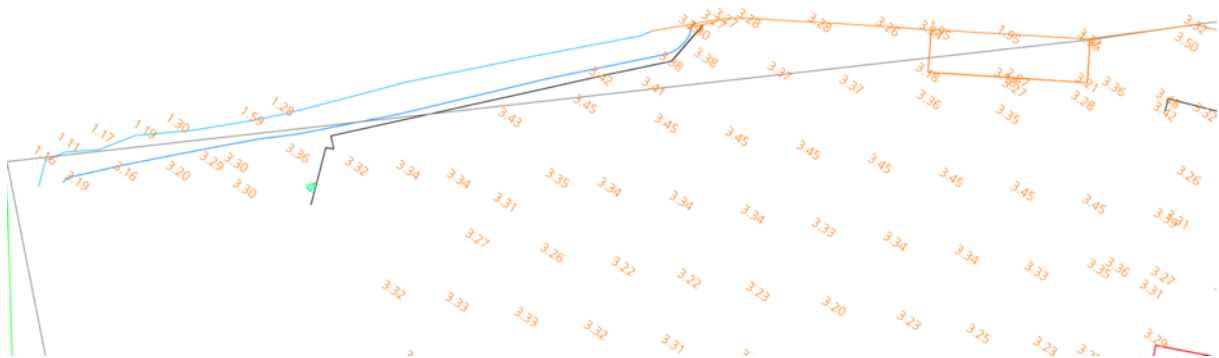
“Dicht langs de vaarweg staande bouwwerken (inclusief parkeerkelders) kunnen in het geval van een verticale vaarwegbegrenzing (kademuur, damwand) door een overkragende scheeps- boeg geraakt worden. Voor een extreme situatie, dat wil zeggen een betrekkelijk geringe kadehoogte van 1,0 m boven de maatgevende hoge waterstand en een loodrecht op de kade invarend leeg schip, moet men rekening houden met de volgende overkraging:

- *binnenschip met scherpe voorsteven: 3,5 m*
- *duwbak type Europa I of II: 5,0 m*
- *(grote) zeeschepen 15,0 m*

Deze maten vallen wat de binnenvaarwegen betreft binnen de hierna gedefinieerde vrije ruimte. In geval van een talud dienen de maten genomen te worden vanaf de lijn MHWS + 1,0 m.”

De Maatgevende Hoge waterstand (MHWS) ligt voor de Lek bij Schoonhoven op NAP + 2,64 (1x per 2 jaar) en NAP + 4,60 (1x per 2000 jaar). Voor de beoordeling het project is de stand van NAP + 2,64 bepalend. Er wordt gevaren met binnenschepen en duwbakken, zodat met een overkraging van 5 meter rekening moet worden gehouden.

De "MHWS + 1 meter" lijn bestaat in deze situatie niet, omdat het maaiveld van het terrein lager ligt dan NAP + 3,64. De maaiveldhoogte van het terrein is op het meest kritische punt ca 3,30 meter en loopt op naar 3,50 meter. De overblijvende kadehoogte bij de Maatgevende Hoge waterstand is daarmee beperkt tot 66 – 86 cm. Omdat de geprojecteerde gebouwen veel verder naar achteren liggen dan de minimale maat van 5 meter, wordt deze hoogte als voldoende beschouwd.



Afbeelding 6: Hoogtekaart van het terrein.

Constructie en gebruik van gebouwen.

In de gebouwen wordt niet gewoond en wordt geen nachtverblijf geboden. De hal bestaat uit een staalconstructie van staanders en liggers die aan elkaar zijn verbonden en bekleed met gevelplaten en een dak. In de hal wordt een bovenloop kraanbaan geplaatst die voor extra stevigheid van de constructie zorgt.

Bij een aanvaring op de meest ongunstige plaats kan de constructie van de gebouwen niet geraakt worden vanwege de grote afstanden van 13 en 23 meter. Ook de funderingen onder de gebouwen kunnen bij deze afstand niet ernstig worden beschadigd.

Conclusie.

De bebouwing is voldoende beschermd tegen aanvaring, ondanks dat de kadehoogte iets lager is dan in de RVW is voorgeschreven, omdat de afstand naar de rivier veel groter is dan de minimale afstand van 5 meter. Het bouwplan voldoet daarmee aan de Richtlijnen Vaarwegen.

C. Toetsing schepenlift.

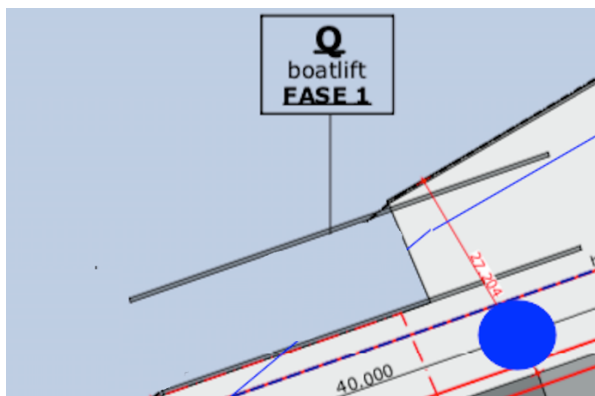
De geprojecteerde schepenlift, ook wel travel-lift genoemd, is een apart verhaal. Deze komt in het water en deels op eigendom van Rijkswaterstaat te staan (ca 50%) Hiervoor zal dus in elk geval een overeenkomst gesloten moeten worden. Hellingen, kraanbanen, schepenliften en dergelijke zijn altijd onderwerp van discussie omdat ze de verbinding vormen tussen de functie van het water als transportmodaliteit voor schepen enerzijds, en het land als

mogelijkheid om onderhoud aan schepen te plegen anderszijds. De RVW voorzien hier niet in en daarom is maatwerk nodig.



Afbeelding 7: Voorbeeld van een schepenlift

Op de plaats waar de schepenlift is geprojecteerd is nu een bestaande loskade gesitueerd, waar schepen met een mobiele kraan in en uit het water worden gehesen. Bij deze kade staan ook drie losse buispalen in het water, waarvan de verste op ca. 5 meter uit de oeverlijn staat. De schepenlift moet deze hijsfunctie overnemen en zo het uit het water halen van schepen veiliger maken. Ten behoeve van de schepenlift zal een nieuwe palenrij in het water geslagen moeten worden. Daarop wordt een 1 à 2 meter brede rail of loopvlak gemonteerd waar de schepenlift op kan rijden. De lengte van de rijbaan boven het water is ca. 35 meter en de vrije ruimte tussen de rijbanen 13 meter. De drie losse buispalen kunnen daarbij vervallen of misschien worden hergebruikt.



Afbeelding 8: situering schepenlift.



Afbeelding 9: Plaats waar de schepenlift is geprojecteerd, met nu nog drie losse buispalen.

Conclusie:

De schepenlift wordt in de binnenbocht van de rivier gesitueerd op ca. 40 meter vanaf de betonde vaargeul. De scheepvaart zal hiervan geen extra hinder ondervinden omdat er nu ook al een vergelijkbare afstand tot de loskade en de buispalen moet worden gehouden. Ook de zichtlijnen op de rivier zullen door de constructie niet significant veranderen. De bestaande kade, torenkraan, gebouw H en losse constructie blijven bepalend voor de zichtlijnen.

Het blijft altijd mogelijk om de constructie aan te varen, waardoor schade kan worden veroorzaakt, dit risico is even groot als dat nu de damwand kan worden aangevaren. Indien zo'n aanvaring tijdens het hijsen gebeurt is dat zeker risicovol, maar de gevolgen zullen kleiner zijn dan in de huidige situatie, omdat een schepenlift altijd stabiel is dan een mobiele hijskraan op een damwand. Een schepenlift is ook veiliger omdat deze constructie bij het hijsen minder gevoelig is voor de zuiging van passerende schepen.

In dit geval wordt een constructie ten behoeve van de schepenlift vergunbaar geacht en wordt RWS geadviseerd medewerking te verlenen.

Ing. Gert Schouwstra BPM.

AA-Planadvies
Loëngasterlaan 23
8604 ZC Sneek
0515-764411
gertschouwstra@aa-planadvies.nl