

Zienswijzennota nieuwbouw Havenkantoor

Er is een omgevingsvergunning aangevraagd voor de bouw van een nieuw havenkantoor (zaaknummer 2022-08004). Het havenkantoor komt op palen in het Spaarne te staan, ter hoogte van de Spaarndamseweg 120. De aanvraag moet worden afgehandeld volgens het recht, zoals dat gold voor 1 januari 2024 – de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) – en valt dus niet onder de Omgevingswet.

Op de aanvraag is op grond van de Wabo en de Algemene wet bestuursrecht de uitgebreide procedure van toepassing. De aanvraag is getoetst aan de geldende wet- en regelgeving en beoordeeld door diverse interne en externe vakspecialisten. De adviezen zijn positief. Daarom heeft het college de ontwerp-omgevingsvergunning voor zienswijzen ter inzage gelegd. Gedurende deze termijn kon iedereen zienswijzen indienen. Er zijn twee brieven met zienswijzen ontvangen.

	Indiener(s)	Adres
A	Ondernemer horecaschip	Spaarndamseweg
B	Eigenaar perceel aan de overzijde van het Spaarne	Hendrik Figeeweg

Hierna geven wij de zienswijzen samengevat en cursief weer en voorzien deze van antwoorden. De zienswijzen leiden niet tot een ander besluit. De zienswijzennota wordt aan de omgevingsvergunning verbonden en maakt daarvan integraal onderdeel uit.

Zienswijze A

- 1. In de ruimtelijke onderbouwing wordt het horecaschip van indiener niet genoemd, het staat ook niet op de tekeningen aangegeven en is niet in de beoordeling meegenomen.*

Dat het horecaschip niet expliciet in de ruimtelijke onderbouwing staat genoemd of op de tekening staat aangegeven, betekent niet dat er geen rekening gehouden is met het schip. De aanwezigheid van het schip is bij de gemeente (de aanvrager) en bij de diverse vakinhoudelijke adviseurs bekend. Gelet op de relatief grote afstand tussen de ligplaats van het schip van indiener en de locatie van het nieuwe havenkantoor, is er geen aanleiding gezien om dit expliciet te benoemen in de adviezen en het ontwerpbesluit.

Naar aanleiding van de zienswijze van indiener, hebben wij de mogelijke gevolgen van de bouw van het Havenkantoor voor het schip van indiener (opnieuw) beoordeeld. Wij verwijzen hiervoor naar onze antwoorden op de punten 2 tot en met 4.

- 2. Het is onduidelijk op welke afstand van het horecaschip het Havenkantoor wordt gebouwd. Nu dit een geringe afstand van enkele tientallen meters zal zijn, worden de belangen van indiener geschaad; zeker nu de Spaarndamseweg 1A de enige vaste locatie is voor een horecaschip; het horecaschip zal hier dus zeer waarschijnlijk voor onbepaalde tijd liggen.*

Wij hebben de afstand tussen het schip van indiener en het nieuw te realiseren Havenkantoor nagemeten aan de hand van diverse bij de gemeente beschikbare digitale kaarten, de luchtfoto's die elk jaar in opdracht van de gemeente genomen worden en de tekeningen, die bij de aanvraag

zijn ingediend. De afstand tussen het horecaschip en het nieuwe Havenkantoor bedraagt tussen de 70 en 75 meter, afhankelijk van de precieze ligging van het horecaschip. Het gaat dus om meer dan 'enkele tientallen meters'. Ter illustratie voegen wij hierachter een tekening toe, waarop het horecaschip van indiener staat ingetekend.

Verder merken wij op dat indiener een omgevingsvergunning en ligplaatsvergunning voor bepaalde tijd heeft (niet voor onbepaalde tijd) en er geen sprake is van een vaste ligplaats voor een horecaschip.

- 3. Het was logischer geweest om het omgevingsplan te wijzigen voor zowel de ligplaats voor het horecaschip als voor het nieuwe Havenkantoor, zodat deze tegelijk beoordeeld hadden kunnen worden op de ruimtelijke inpasbaarheid.*

De wetgever heeft er bewust voor gekozen om dit soort ontwikkelingen mogelijk te maken door met een omgevingsvergunning af te wijken van het omgevingsplan (bestemmingsplan). Dit was al zo onder de Wabo en blijft zo onder de Omgevingswet.

- 4. Door de komst van het Havenkantoor wordt het gevaarlijker om met het schip aan- en af te meren, weg te varen en om te draaien. Het Havenkantoor neemt met een breedte van 18 meter meer dan een derde van de breedte van het Spaarne in. Hierdoor worden de uitvaartmogelijkheden voor het schip van indiener ernstig beperkt en gehinderd, nu zijn schip 26 meter lang is. Door realisatie van het Havenkantoor wordt het zicht vanaf het schip van indiener op het overige vaarwegverkeer ernstig belemmerd. Hij kan hierdoor onvoldoende rekening houden met dit verkeer en de afstanden kunnen niet, althans pas veel later worden ingeschat. Dit levert niet alleen gevaar op voor indiener en diens schip maar ook voor gasten op de boot, het overige vaarwegverkeer en de medewerkers en bezoekers van het Havenkantoor.*

Het Spaarne is op deze plek ruim 62 meter breed. Het nieuwe Havenkantoor komt op palen in het Spaarne te staan en steekt 18 meter het Spaarne in. Dat betekent dat er ter plaatse nog een vaarweg met een breedte van 44 meter overblijft. Dat is ruim voldoende voor het vaarwegverkeer op het Spaarne. Het schip van indiener en het nieuwe Havenkantoor liggen bovendien aan een lang recht stuk van het Spaarne, wat het zicht op het overige vaarwegverkeer ten goede komt. Verder geldt in Haarlem een maximale vaarsnelheid van 6 kilometer per uur. Dit draagt er ook aan bij dat schippers tijdig kunnen anticiperen op het overige scheepvaartverkeer.

In het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) staan de verkeersregels die gelden op de meeste Nederlandse binnenwateren, zoals het Spaarne. Ook de borden, de overige verkeerstekens, de te voeren verlichting op een schip, de voorrangsregels en de tekens en geluidsseinen zijn te vinden in het BPR, evenals de verantwoordelijkheden die rusten op de schipper en de bemanningsleden van een schip.

In het Bpr staan onder andere regels voor het vertrek van een schip (artikel 6.14). Een schip, dat wil vertrekken kan dit op meerdere manieren kenbaar maken, zoals door het geven van een geluidsein met de geluidshoorn. Het geluidsein van 4 tot 6 seconden is een algemeen aandachtsein, zodat het overige scheepvaartverkeer weet dat er iets gebeurt. Verder kan het vertrek kenbaar worden gemaakt met een marifoonbericht. Schippers moeten altijd uitluisteren

op een marifoonkanaal. Tegenwoordig beschikken ook de meeste pleziervaartuigen over een marifoon. Daarnaast kan het marifoonkanaal van de Havendienst gebruikt worden om aan te geven dat de schipper wil vertrekken met zijn schip. Een nautisch verkeersleider kan dan informatie geven of er vaart komt en wordt verwacht en waar.

Als het schip van indieneer is uitgerust met een boegschroef, kan daar bij het wegvaren gebruik van worden gemaakt: het schip langzaam van de kant wegdraaien, de achterschroef langzaam achteruit en vooruit draaien en het schip kan bijna evenwijdig aan de kade wegvaren. Als het schip geen boegschroef heeft, dan kan de voortros (voorspring) worden vastgehouden en kan op deze voorspring het achterschip worden weggedraaid. Als het achterschip ongeveer tien meter van de wal is, kan direct achteruit worden gedraaid en met bakboord roer worden weggevoerd. Het is onbekend of het schip een links- of rechtsdraaiende schroef heeft, maar bij het wegvaren kan daar gebruik van worden gemaakt om het schip weg te krijgen van de kade. Op deze manieren is het zelfs in de situatie dat op enkele meters afstand van het schip een ander schip (object) langs de kade ligt afgemeerd mogelijk om veilig weg te varen.

Gelet op het bovenstaande en het feit dat de afstand tussen het schip van indieneer en het nieuwe Havenkantoor meer dan 70 meter bedraagt, wordt (het schip van) indieneer dus niet ernstig beperkt in zijn uitvaarmogelijkheden.

Het is in de praktijk niet ongebruikelijk dat er langs een kade schepen op relatief korte afstand van elkaar liggen afgemeerd. Niet alleen in Haarlem, maar ook in andere gemeenten. Dat leidt op zichzelf niet tot onveilige situaties, mits de deelnemers aan het vaarwegverkeer zich houden aan de daarvoor geldende regels. Op de schipper rust altijd de verantwoordelijkheid om rustig te varen, goed om zich heen te kijken en waar nodig te wachten.

De ligplaats van het schip van indieneer en de locatie van het nieuwe Havenkantoor bevinden zich verder beiden aan dezelfde kant van het Spaarne (westzijde). De vaarrichting langs deze zijde is langs het schip van indieneer en dan langs het Havenkantoor (vaarrichting van de schepen aan stuurboordzijde van het vaarwater). Schepen die van de andere kant komen, varen langs de andere zijde van het Spaarne. Er zal dus geen sprake zijn van tegenliggende vaart, die plotseling vanachter het Havenkantoor opdoemt.

Afmeren en wegvaren kan dus veilig, mits de schipper zich goed aan alle regels voor het scheepvaartverkeer houdt.

Voor de situatie dat indieneer met een grote groep opvarenden vaart, geldt dat hij er goed op moet letten dat de aanwezigheid van deze personen niet ten koste gaat van goed zicht op het vaarwater. Op grond van het Bpr moet de schipper naar alle zijden voldoende vrij, direct of indirect uitzicht te hebben en in de gelegenheid zijn om geluidsseinen te horen (al dan niet via optische hulpmiddelen of een uitkijk- of luisterpost).

Tot slot merken wij ten overvloede op dat zich in al die jaren bij het huidige Havenkantoor – ook een gebouw dat in deze zijde van het gebouw in het Spaarne op palen staat – geen ongelukken hebben voorgedaan.

5. *Het besluit is onzorgvuldig voorbereid en gebrekkig gemotiveerd.*

Het besluit is niet onzorgvuldig voorbereid. Bij de beoordeling van de aanvraag is gekeken naar alle relevante feiten en belangen. De aanwezigheid van het schip van indiener was bekend bij de gemeente. Voor de motivering van het besluit verwijzen wij naar het (ontwerp)besluit en de stukken bij de aanvraag. Deze zienswijzennota zal verder integraal onderdeel gaan uitmaken van het definitieve besluit en vult daarmee de motivering aan.

Zienswijze B

1. *Door de verlegde vaarweg zal de zuigende werking van de passerende schepen een grotere impact hebben op onze oever. Te verwachten valt dat deze in het water wordt gezogen. Om dit te voorkomen moet er een adequate voorziening getroffen worden.*

De vaarweg wordt niet verlegd. Het hele Spaarne is bestemd voor vaarwegverkeer.

Indiener is zelf eigenaar van de oever op zijn perceel en is daarmee zelf verantwoordelijk voor het in goede staat van onderhoud hebben en houden van deze oever. Hetzelfde geldt voor de op het perceel staande rijksmonument.

2. *Het voor het nieuwe Havenkantoor noodzakelijke baggerwerk zal het onder 1. genoemde proces versterken.*

Er is geen baggerwerk gepland, of benodigd, voor realisatie van het nieuwe havenkantoor.

3. *Een watergebonden activiteit op ons perceel met daarvoor aanmerende scheepvaart wordt wel haast onmogelijk door de versmallende werking van de bouw van het Havenkantoor.*

Uit de zienswijze wordt niet duidelijk aan wat voor een soort watergebonden activiteit indiener denkt. Op dit moment vinden er geen watergebonden activiteiten plaats op het perceel. Op grond van de Verordening op de Haarlemse Wateren 2020 is het verder niet toegestaan om zonder vergunning een ligplaats in te nemen of af te meren. Voor bepaalde activiteiten op het water is daarnaast mogelijk ook een omgevingsvergunning nodig. Indiener beschikt niet over deze vergunningen. Bij de beoordeling van de aanvraag kan daarom geen rekening gehouden worden met eventueel door de indiener nog te ontwikkelen activiteiten.

Zoals eerder aangegeven blijft er bovendien ook na realisatie van het Havenkantoor een vaarweg over met een breedte van 44 meter. In die zin worden eventuele te ontwikkelen activiteiten niet op voorhand onmogelijk gemaakt.

Bijlage - overzichtstekening

