

**Besluit van Gedeputeerde Staten van Noord-Holland d.d. 3 februari 2004, nr. 2004-402, tot het vaststellen van:**

- 1 de maximaal toegestane afmetingen van schepen op het Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis-Gat van de Meer (noordzijde Alkmaardermeer), alsmede op het Alkmaardermeer, Stierop, Markervaart Zuid en de Tap- of Tochtsloot;**
- 2 de dwarsprofielen van de scheepvaartwegen die behoren tot het basisnet Beroepsvaart van de provincie Noord-Holland;**
- 3 verkeersmaatregelen op het Noordhollandsch Kanaal en de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, in het kader van het flankerend beleid bij de vaststelling van dwarsprofielen voor deze scheepvaartwegen.**

**Gedeputeerde Staten van Noord-Holland;**

overwegende,

***ad 1: ten aanzien van de maximaal toegestane afmetingen van schepen:***

dat wij bij besluit van 7 november 1995, nr. 95-901380 (Provinciaal Blad 1995 nr. 67) de maximale afmetingen (lengte, breedte, diepgang) van de op het Noordhollandsch Kanaal toe te laten schepen hebben vastgesteld;

dat ons college van rechtswege het bevoegd gezag in de zin van de Scheepvaartverkeerswet is;

dat wij als bevoegd gezag krachtens artikel 11, lid 1 van de Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995 bevoegd zijn de maximale afmetingen van schepen op het Noordhollandsch Kanaal vast te stellen;

dat het in het belang van:

- a het verzekeren van een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer;
- b het in stand houden van de scheepvaartweg en
- c het voorkomen of beperken van schade door de scheepvaart aan de oevers en waterkeringen en

het voorkomen van schade aan landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden, wenselijk dan wel noodzakelijk is om het bevaren van het Noordhollandsch Kanaal aan maximale scheepsafmetingen te binden;

dat in het besluit van 7 november 1995, nr. 95-901380 (Provinciaal Blad 1995 nr. 67) de maximale afmetingen van schepen voor verschillende delen van het Noordhollandsch Kanaal zijn vastgesteld;

dat voor het gedeelte van de Koopvaardersschutsluis te Den Helder tot het Gat van de Meer (Alkmaardermeer) de volgende maximale scheepsafmetingen werden vastgesteld:

- lengte 85 meter
- breedte 14 meter
- diepgang schip smaller dan 9 meter: 3,50 meter  
schip breder dan 9 meter: 2,50 meter

dat de uitzonderlijke breedte van 14 meter afkomstig is uit de tijd dat het Noordhollandsch Kanaal de enige uitweg was van Amsterdam naar de Noordzee, afgezien van de route over de toenmalige Zuiderzee;

dat deze breedte nog zeer incidenteel door pontons wordt gebruikt, maar voor het regulier gebruik alle betekenis heeft verloren;

dat het gewenst is om op de vaarpraktijk afgestemde maximale scheepsafmetingen vast te stellen, die een reële relatie hebben met de beschikbare afmetingen van de scheepvaartweg;

dat wij daarom voornemens zijn de maximaal toegestane afmetingen van schepen op het Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis-Gat van de Meer (km 78.750-km 32.000) als volgt vast te stellen:

- lengte 85 meter
- breedte 9,50 meter
- diepgang 2,85 meter

dat de schepen op/in de vaargeul van het Alkmaardermeer, de vaargeul van de Stierop, de Markervaart Zuid en de Tap- of Tochtsloot nu zijn gebonden aan een

maximale lengte van 95 meter, breedte van 11,50 meter en diepgang van 2,70 meter;

dat de maximale diepgang van 2,70 meter was gebaseerd op de dimensionale beperkingen van de Wilhelminasluis te Zaandam;

dat momenteel voor de Wilhelminasluis echter een maximale diepgang van 2,85 meter geldt en dat de gemeente Zaanstad als vaarwegbeheerder op de Zaan schepen toelaat met een maximale diepgang van 2,85 meter;

dat het consistent is om de diepgang van 2,85 meter ook toe te staan op/in de vaargeul van het Alkmaardermeer, de vaargeul van de Stierop, de Markervaart Zuid en de Tap- of Tochtsloot;

dat hiermee op het hele traject van Den Helder naar Zaandam v.v. met een maximale diepgang van 2,85 meter mag worden gevaren;

dat wij daarom voornemens zijn de maximaal toegestane afmetingen van schepen op/in de vaargeul van het Alkmaardermeer, de vaargeul van de Stierop, de Markervaart Zuid en de Tap- of Tochtsloot als volgt vast te stellen:

- lengte 95 meter
- breedte 11,50 meter
- diepgang 2,85 meter

dat van de maximaal toegestane scheepsafmetingen door ons in principe ontheffing kan worden verleend;

#### **overwegende,**

#### ***ad 2: ten aanzien van het vaststellen van de dwarsprofielen van de scheepvaartwegen die behoren tot het basisnet Beroepsvaart van de provincie Noord-Holland:***

dat de Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995 in artikel 3 aan Gedeputeerde Staten de bevoegdheid geeft om de voor de scheepvaart minimaal benodigde dwarsprofielen van scheepvaartwegen vast te stellen;

dat deze bevoegdheid geldt voor de scheepvaartwegen die vallen onder de werking van de Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995;

dat het in het belang van een vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart gewenst is om de voor de scheepvaart minimaal benodigde dwarsprofielen vast te stellen;

dat overigens ook zonder dat de dwarsprofielen formeel zijn vastgesteld de onderhoudsplichtige bestuurlijk en juridisch verantwoordelijk is voor de kwaliteit van zijn scheepvaartwegen;

dat niettemin de duidelijkheid voor beheerders en gebruikers ermee is gediend om de minimaal benodigde dwarsprofielen formeel vast te stellen;

dat wij hebben besloten om allereerst de dwarsprofielen vast te stellen van de scheepvaartwegen die behoren tot het Basisnet Beroepsvaart Noord-Holland;

dat het in deze eerste fase gaat om de navolgende scheepvaartwegen:

- 1 Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis-Gat van de Meer (km 78.750-km 32.000);
- 2 vaargeul van het Alkmaardermeer;
- 3 vaargeul van de Stierop;
- 4 Markervaart, van de noordelijke begrenzing van de vaargeul van de Stierop tot de Tap- of Tochtsloot (Markervaart Zuid);
- 5 Tap- of Tochtsloot, van de aansluiting van de Markervaart Zuid tot de aansluiting op de vaargeul van de Zaan (ter hoogte van de aansluiting van de Knollendammervaart);
- 6 vaargeul van de Zaan, van de aansluiting van de Tap- of Tochtsloot tot en met de Wilhelminasluis in Zaandam;
- 7 vaargeul van de Voorzaan, van de Wilhelminasluis tot Zijkanaal G;
- 8 Zijkanaal G, van de Voorzaan tot 1.000 meter ten noorden van het Noordzeekanaal (de grens met het rijksbeheer);
- 9 vaargeul van het Noorder Buiten Spaarne, gedeelte Schutsluis Spaarndam-Prinsenbrug;
- 10 vaargeul van het Binnen Spaarne, gedeelte Prinsenbrug-Buitenrustbrug;
- 11 vaargeul van het Zuider Buiten Spaarne, gedeelte Buitenrustbrug-Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder;
- 12 Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, gedeelte Zuider Buiten Spaarne-Kagerplassen (west);
- 13 Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, gedeelte Nieuwe Meer-Oude Wetering (oost);

dat de onder de nummers 1 tot en met 5 alsmede 12 en 13 genoemde scheepvaartwegen in beheer zijn bij de provincie Noord-Holland;

dat de onder 6 tot en met 8 genoemde scheepvaartwegen in beheer zijn bij de gemeente Zaanstad;

dat de onder 9 tot en met 11 genoemde scheepvaartwegen in beheer zijn bij de gemeente Haarlem;

dat met de beide gemeenten overleg is gevoerd over de gewenste dwarsprofielen;

dat bij het vaststellen van de dwarsprofielen mede zijn betrokken:

- de aanbevelingen van Witteveen + Bos, gedaan in de 'Inventarisatie vaarwegprofielen' van januari 1996;

- de door de bevoegde gezagen vastgestelde maximaal toegestane afmetingen van schepen op hun vaarwegen;
- het rapport Richtlijnen Vaarwegen van de Commissie Vaarwegbeheerders van september 1999;

dat de onderhavige dwarsprofielen moeten worden gezien als de minimaal benodigde afmetingen van scheepvaartwegen die nodig zijn voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer;

dat ingevolge onze Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995 de onderhoudsplichtige de scheepvaartweg minimaal overeenkomstig het vastgestelde dwarsprofiel dient te onderhouden;

dat vaarwegbeheerders vrij zijn om ruimere dwarsprofielen dan de hieronder vastgestelde te realiseren en onderhouden;

dat wij als vaarwegbeheerder van het Noordhollandsch Kanaal en de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder met het vaststellen van de dwarsprofielen tevens flankerende maatregelen nemen om de scheepvaart bij enkele knelpunten in het dwarsprofiel vlot en veilig te laten plaatsvinden;

dat deze knelpunten betrekking hebben op de beschikbare fysieke ruimte tussen de oevers van het Noordhollandsch Kanaal en de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder;

dat de motivering van de beheerder om deze knelpunten met behulp van flankerende maatregelen te neutraliseren bestaat uit zijn inschatting van de risico's voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer op de genoemde scheepvaartwegen;

dat met de huidige scheeps- en scheepvaartwegafmetingen de scheepvaart vele jaren vlot en veilig is afgewikkeld met behulp van de huidige verkeersmaatregelen;

dat zich in de loop van vele jaren geen incidenten hebben voorgedaan die hun oorzaak hebben in de op sommige punten te geringe fysieke ruimte tussen de oevers;

dat wij het in het kader van deze formele vaststelling van de dwarsprofielen toch nodig hebben geacht om het pakket van flankerende maatregelen nader te bezien en uit te breiden teneinde de risico's voor de gebruikers van de vaarweg en het omliggende gebied nog uitdrukkelijker te reduceren;

dat de flankerende verkeersmaatregelen in dit besluit gelijktijdig met de dwarsprofielen worden vastgesteld;

dat de reeds geldende en in dit besluit vastgestelde nieuwe scheepsafmetingen dienen als basis voor de hierna vastgestelde dwarsprofielen;

**overwegende,**

**ad 3: ten aanzien van de vaststelling van flankerende verkeersmaatregelen:**

dat wij op grond van artikel 2 van de Scheepvaartverkeerswet het bevoegd gezag zijn voor het Noordhollandsch Kanaal en de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder;

dat het bevoegd gezag krachtens artikel 5 van de Scheepvaartverkeerswet kan besluiten tot het aanbrengen of verwijderen van verkeerstekens;

dat wij bij besluit van heden de dwarsprofielen van onder meer het Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis-Gat van de Meer, en van het westelijk en oostelijk gedeelte van de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder vaststellen;

dat wij bij de vaststelling van deze dwarsprofielen hebben besloten dat voor enkele krappe vaarweggedeelten langs de genoemde scheepvaartwegen flankerende verkeersmaatregelen moeten worden genomen in het belang van:

- het verzekeren van een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer,
- het in stand houden van de scheepvaartweg en
- het voorkomen of beperken van schade door de scheepvaart aan de oevers en waterkeringen en het voorkomen van schade aan landschappelijke en natuurwetenschappelijke waarden;

dat de flankerende verkeersmaatregelen het resultaat zijn van een inventarisatie door KSV Schuttevaer en de provincie Noord-Holland naar knelpunten in de dagelijkse vaarpraktijk op de onderhavige scheepvaartwegen;

dat een nadere motivering van de verkeersmaatregelen is opgenomen in de bij dit besluit behorende toelichting;

**overwegende,**

dat er drie ontwerpbesluiten betreffende maximale scheepsafmetingen, dwarsprofielen en flankerende verkeersmaatregelen voor het kenbaar maken van zienswijzen zijn toegezonden aan:

- Koninklijke Nederlandse Toeristen Bond ANWB;
- het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond te Bunnik;
- het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, werkgroep Haarlem e.o.;
- het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, werkgroep Midden Noord-Holland;
- het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, werkgroep Noordkop Noord-Holland;
- het Koninklijk Nederlands Watersport Verbond, werkgroep Amsterdam;

- KSV Schuttevaer, afdeling Kop van Noord-Holland;
  - KSV Schuttevaer, afdeling Zaanstreek;
  - KSV Schuttevaer, afdeling Amsterdam;
  - KSV Schuttevaer, afdeling Rijnstreek;
  - KSV Schuttevaer, regiovertegenwoordiger voor Noord-Holland;
  - BBZ, Vereniging voor Beroepschartervaart;
  - Hoogheemraadschap Hollands Noorderkwartier;
  - Hoogheemraadschap van Rijnland;
  - Korps Landelijke Politiediensten;
  - Rijkswaterstaat directie Noord-Holland;
  - Burgemeester en Wethouders van Den Helder;
  - Burgemeester en Wethouders van Anna Paulowna;
  - Burgemeester en Wethouders van Zijpe;
  - Burgemeester en Wethouders van Schoorl;
  - Burgemeester en Wethouders van Harenkarspel;
  - Burgemeester en Wethouders van Bergen;
  - Burgemeester en Wethouders van Alkmaar;
  - Gemeente Alkmaar, Dienst Havens, Markten en Evenementen;
  - Burgemeester en Wethouders van Heiloo;
  - Burgemeester en Wethouders van Castricum;
  - Burgemeester en Wethouders van Uitgeest;
  - Burgemeester en Wethouders van Schermer;
  - Burgemeester en Wethouders van Wormerland;
  - Burgemeester en Wethouders van Zaanstad;
  - Burgemeester en Wethouders van Heemstede;
  - Burgemeester en Wethouders van Bennebroek;
  - Burgemeester en Wethouders van Hillegom;
  - Burgemeester en Wethouders van Lisse;
  - Burgemeester en Wethouders van Haarlemmermeer;
  - Burgemeester en Wethouders van Aalsmeer;
  - Burgemeester en Wethouders van Amstelveen;
  - Burgemeester en Wethouders van Amsterdam;
  - Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam;
  - ADM Cocoa BV te Zaandam;
  - Afvalzorg NV te Haarlem;
  - Amoco Netherlands BV te Alkmaar;
  - Betonmortelcentrale Bema BV te Alkmaar;
  - Betonmortelcentrale Purmerend te Purmerend;
  - Bijdam te Wormer;
  - Cementbouw BV te Cruquius;
  - Containerterminal De Vrede te Zaandam;
  - Cotrano bv te Krimpen a/d IJssel;
  - A. van Dam en Zn. BV te Aalsmeer;
  - Dukra VOF te Zaandam;
  - Eshuis Marine te Aalsmeer;
  - EVO Ondernemersorganisatie voor logistiek en transport;
  - Floris en Zn. BV te Wormer;
  - Forbo Krommenie B.V. te Assendelft;
  - Gerkens Cacao BV te Wormer;
  - Gouwerok BV te Aalsmeer;
  - G.P. Groot Containerservice BV te Alkmaar;
  - Groot's Extractiefabriek BV te Wormer;
  - Gulf Oil Nederland BV te Den Helder;
  - Huisvuilcentrale Noord-Holland NV te Alkmaar;
  - Haven- en Scheepvaartvereniging Den Helder;
  - Impress Pielkenrood BV te Zaandijk;
  - Jacht- en Scheepswerf C. van Lent B.V. te Kaag;
  - Jachthaven De Drijver te Haarlem;
  - Jachtvereniging Watervrienden te Haarlem;
  - Karlshamns BV te Zaandijk;
  - Koole Tanktransport BV te Zaandam;
  - Kramer Scheepsmotoren BV te Zaandam;
  - Kuiper & Leeuwenkamp BV te Schoorl;
  - Lassie BV te Wormer;
  - Loders Croklaan BV te Wormerveer;
  - Marees en Kistemaker te Kolhorn;
  - Meneba Meel BV te Wormerveer;
  - Molenaar's Scheepswerf te Zaandam;
  - Nelis BV te Haarlem;
  - Gebr. Otte BV te Lisse;
  - 't Oost vof te Den Helder;
  - Otto Grond- en Baggerwerken BV te Aalsmeer;
  - Parson BV te Aalsmeer;
  - De Poel te Lisse;
  - Rederij Avifauna B.V. te Alphen a/d Rijn;
  - De Rietpol te Spaarndam;
  - Roei- en Zeilvereniging Het Spaarne te Heemstede;
  - Scheepsbouw en Reparatie T. Otto te Aalsmeer;
  - Scheepswerf Oldenhage te Lisse;
  - Scheepswerven Nicolaas Witsen b.v. te Alkmaar;
  - Sterk Beton BV te Alkmaar;
  - Van der Sluijs Tankrederij BV te Geertruidenberg;
  - Samenwerkende Kamers van Koophandel en Fabrieken in Noord-Holland;
  - Spaansen Den Helder B.V. te Den Helder;
  - Stoel Van Klaveren Bouwstoffen BV te Alkmaar;
  - Stoel Van Klaveren Bouwstoffen te Schagen;
  - Straver v.o.f. te Nieuwveen;
  - Van Ommeren B.V. te Rotterdam;
  - Verhoef BV te Aalsmeer;
  - Vermeer BV te Cruquius;
  - Vermeer Rayon Noord te Badhoevedorp;
  - V.o.f. Hendrika, G.A.L. Mulders te Nijmegen;
  - De Vries BV te Aalsmeer;
  - Fa. De Vries en v.d. Wiel te Schagen;
  - Wetterwille Jachtwerf te Haarlem;
  - Woestenburg & Van der Meer te Zaandam;
  - Woltheus Cruises te Alkmaar;
  - Woltheus Cruises te Haarlem;
  - Woud Wormer BV te Wormer;
  - WSW Van Merlenhaven te Heemstede;
  - Zaanse Schroothandel te Zaandam;
  - Zandhandel J. van Vliet BV te Wormerveer;
  - Zeep- en Parfumeriefabriek Hilko BV te Zaandam;
- dat er drie ontwerpbesluiten betreffende maximale scheepsafmetingen, dwarsprofielen en flankerende verkeersmaatregelen voor het kenbaar maken van zienswijzen tevens zijn gepubliceerd in het Weekblad Schuttevaer en de Scheepskrantkrant;
- dat wij één zienswijze hebben ontvangen van KSV

Schuttevaer, afdeling Amsterdam, over de nieuwe maximaal toegestane afmetingen van schepen zoals hiervoor beschreven;

dat adressant heeft verzocht om dáár waar wij maximaal 85 meter scheepslengte toestaan, dit te wijzigen in 86 meter;

dat de reden hiervoor is de bemanningsregeling in het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, waarin een indeling is gemaakt in schepen tot 70 meter, tot 86 meter en langer dan 86 meter;

dat voor deze verschillende categorieën van schepen in bovenaangehaald besluit een minimumbemanning is vastgesteld en dat de scheepsbouw zich op deze indeling heeft ingesteld dan wel instelt;

dat wij in de Koopvaardersschutsluis voor de reguliere scheepvaart zullen vasthouden aan een maximale scheepslengte van 85 meter om de navolgende redenen:

- de sluiscolk is gebouwd voor schepen van maximaal 85 meter lengte, die geheel passen tussen de binnendeuren van de sluiscolk en zodoende veilig kunnen worden geschutz;
- om langere schepen te kunnen schutzen moeten in veel gevallen extra handelingen in de sluiscolk worden uitgevoerd (zoals het verplaatsen van schepen) waarbij de kans op schade aan het sluiscomplex toeneemt;

dat aan schepen langer dan 85 meter conform de huidige praktijk na nautische afweging in principe onthefing kan worden verleend, waarna deze schepen op een gecontroleerde wijze en onder extra toezicht van het sluispersoneel kunnen worden geschutz;

dat wij geen nautische bezwaren hebben tegen het toelaten van schepen van 86 meter in plaats van 85 meter lengte op het Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis – Gat van de Meer, met uitzondering van de Koopvaardersschutsluis;

dat deze oprekking tot 86 meter uitgezonderd de Koopvaardersschutsluis zin heeft, aangezien veel schepen het Noordhollandsch Kanaal bevaren zonder ooit de Koopvaardersschutsluis te passeren;

dat wij daarom het verzoek van KSV Schuttevaer, afdeling Amsterdam, gedeeltelijk kunnen honoreren;

dat wij de marifoonmeldplicht ten opzichte van de ontwerp-besluiten in die zin hebben veranderd, dat schepen zich op de aangegeven locaties op kanaal 10 (schip-schip-communicatie) moeten melden;

dat de passage van de aangegeven locaties in het kader van het goed zeemanschap tussen de schepen onderling kan worden geregeld;

dat een uitgebreide toelichting op het pakket aan maatregelen aan dit besluit is gehecht;

dat er, voorzover bekend, geen sprake is van andere relevante belangen welke het nemen van het besluit in de weg staan;

gelet op artikel 11, lid 1, van de Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995 voor wat betreft de vaststelling van de maximaal toegestane scheepsafmetingen;

gelet op artikel 3, lid 1, van de Scheepvaartwegenverordening Noord-Holland 1995 voor wat betreft de vaststelling van de dwarsprofielen van scheepvaartwegen;

gelet op de Scheepvaartverkeerswet, het Binnenvaartpolitieereglement en het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer voor wat betreft het vaststellen van de flankerende verkeersmaatregelen;

#### besluiten:

- I per 1 maart 2004 in te trekken ons besluit van 7 november 1995, nr. 95-901380 (Provinciaal Blad 1995 nr. 67), voor wat betreft de maximaal toegestane scheepsafmetingen op het Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis-Gat van de Meer, inclusief de Koopvaardersschutsluis;
- II per 1 maart 2004 in te trekken ons besluit van 17 december 1991, nr. 91-901728 (Provinciaal Blad 1991 nr. 99) voor wat betreft de maximaal toegestane scheepsafmetingen op het Alkmaardermeer (vaargeul), Stierop (vaargeul), Markervaart Zuid en de Tap- of Tochtsloot;
- III per 1 maart 2004 de maximaal toegestane afmetingen van schepen op de onderstaande scheepvaartwegen als volgt vast te stellen:

#### Koopvaardersschutsluis

|          |            |
|----------|------------|
| lengte   | 85 meter   |
| breedte  | 9,50 meter |
| diepgang | 2,85 meter |

Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis-Gat van de Meer (km 78.750 - km 32.000), met uitzondering van de Koopvaardersschutsluis:

|          |            |
|----------|------------|
| lengte   | 86 meter   |
| breedte  | 9,50 meter |
| diepgang | 2,85 meter |

#### Vaargeul van het Alkmaardermeer;

#### Vaargeul van de Stierop;

Markervaart, vanaf de noordelijke begrenzing van de vaargeul van de Stierop tot de Tap- of Tochtsloot (Markervaart Zuid);

Tap- of tochtsloot, vanaf de Markervaart Zuid tot de



aansluiting op de vaargeul van de Zaan (ter hoogte van de aansluiting van de Knollendammervaart):

|          |             |
|----------|-------------|
| lengte   | 95 meter    |
| breedte  | 11,50 meter |
| diepgang | 2,85 meter  |

IV per 1 maart 2004 vast te stellen de voor scheepvaart minimaal benodigde dwarsprofielen van de hiernavolgende scheepvaartwegen:

#### Verklaring van de afkortingen:

|                         |   |
|-------------------------|---|
| H                       | : diepte van de vaarweg t.o.v. het kanaalpeil (= waterdiepte) |
| Bh                      | : breedte van de vaarweg op diepte H (= bodembreedte)         |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | : breedte van de vaarweg op diepte T <sub>Tmaximaal</sub>     |
| B <sub>Tgeladen</sub>   | : breedte van de vaarweg op diepte T <sub>geladen</sub>       |
| B <sub>Tongeladen</sub> | : breedte van de vaarweg op diepte T <sub>ongeladen</sub>     |
| T <sub>Tmaximaal</sub>  | : maximaal toegestane diepgang van schepen                    |
| T <sub>ongeladen</sub>  | : diepgang van een maatgevend ongeladen schip                 |
| T <sub>geladen</sub>    | : diepgang van het maatgevend geladen schip                   |

**Noordhollandsch Kanaal**, gedeelte Koopvaardersschutsluis-Gat van de Meer (km 78.750 – km 32.000):

*krap profiel*

|                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| H                       | 3,70 m                        |
| Bh                      | 19 m                          |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | 28,50 m op 2,85 m waterdiepte |
| B <sub>Tongeladen</sub> | 39,50 m op 1,60 m waterdiepte |

**Vaargeul van het Almaardermeer;**

**Vaargeul van de Stierop;**

**Markervaart**, vanaf de noordelijke begrenzing van de vaargeul van de Stierop tot de Tap- of Tochtsloot (Markervaart Zuid);

**Tap- of tochtsloot**, vanaf de Markervaart Zuid tot de aansluiting op de vaargeul van de Zaan (ter hoogte van de aansluiting van de Knollendammervaart):

*krap profiel*

|                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| H                       | 3,70 m                        |
| Bh                      | 23 m                          |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | 34,50 m op 2,85 m waterdiepte |
| B <sub>Tongeladen</sub> | 45,50 m op 1,60 m waterdiepte |

**Vaargeul van de Zaan**, vanaf de Tap- of Tochtsloot (ter hoogte van de aansluiting van de Knollendammervaart) tot en met de Wilhelminasluis te Zaandam;

**Vaargeul van de Voorzaan**, gedeelte van de Wilhelminasluis tot Zijkanaal G;

**Zijkanaal G**, gedeelte van de Voorzaan tot 1.000 meter ten noorden van het Noordzeekanaal (de grens met het rijksbeheer):

*normaal profiel*

|                         |                            |
|-------------------------|----------------------------|
| H                       | 4 m                        |
| Bh                      | 23 m                       |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | 46 m op 2,85 m waterdiepte |
| B <sub>Tongeladen</sub> | 57 m op 1,60 m waterdiepte |

**Vaargeul van het Noorder Buiten Spaarne**, gedeelte Schutsluis Spaarndam-Prinsenbrug:

*krap profiel*

|                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| H                       | 3,65 m                        |
| Bh                      | 19 m                          |
| B <sub>Tgeladen</sub>   | 28,50 m op 2,80 m waterdiepte |
| B <sub>Tongeladen</sub> | 39,50 m op 1,60 m waterdiepte |

**Vaargeul van het Binnen Spaarne**, gedeelte Prinsenbrug – Buitenrustbrug:

*eenrichtingsprofiel*

|                         |   |
|-------------------------|---|
| H                       | 3,25 m  |
| Bh                      | 7,50 m  |
| B <sub>Tgeladen</sub>   | 15 m op 2,50 m waterdiepte  |
| B <sub>Tongeladen</sub> | 15 m plus de door de vaarweg-beheerder nodig geoordeelde zijwindtoeslag op 1,40 m waterdiepte <sup>*)</sup> |

<sup>\*)</sup> In een eenrichtingsprofiel kan de zijwindtoeslag per situatie worden bepaald door de vaarwegbeheerder, de gemeente Haarlem.

**Vaargeul van het Zuider Buiten Spaarne**, gedeelte Buitenrustbrug-Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder:

*krap profiel*

|                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| H                       | 3,25 m                        |
| Bh                      | 15 m                          |
| B <sub>Tgeladen</sub>   | 22,50 m op 2,50 m waterdiepte |
| B <sub>Tongeladen</sub> | 29,50 m op 1,40 m waterdiepte |

**Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder**, gedeelte Zuider Buiten Spaarne-Kagerplassen (west):

*krap profiel*

|                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| H                       | 3,25 m                        |
| Bh                      | 15 m                          |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | 22,50 m op 2,50 m waterdiepte |
| B <sub>Tongeladen</sub> | 29,50 m op 1,40 m waterdiepte |

**Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder**, gedeelte Nieuwe Meer-Oude Wetering (oost):

*krap profiel*

|                         |                               |
|-------------------------|-------------------------------|
| H                       | 3,25 m                        |
| Bh                      | 16,50 m                       |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | 24,75 m op 2,50 m waterdiepte |
| B <sub>Tongeladen</sub> | 34,75 m op 1,50 m waterdiepte |

V per 1 maart 2004 vast te stellen de hiernavolgende flankerende verkeersmaatregelen:

**A door plaatsing van gebodstekens B.11b van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement is de scheepvaart verplicht zich per marifoont te melden op de hieronder aangegeven locaties:**

**Noordhollandsch Kanaal**, ter hoogte van het Victoriapark te Alkmaar in km 39.850; melden op marifoontkanaal 10 in km 39.700 en km 40.200;

**Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder**, gedeelte Zuider Buiten Spaarne-Kagerplassen (west), ter hoogte van de bocht in km 5.930 tussen Lisse en Hillegom: melden op marifoonkanaal 10 in km 5.400 en km 6.250;

**Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder**, gedeelte Nieuwe Meer-Oude Wetering (oost) ter hoogte van de bocht in km 39.230 ten zuiden van de Bosrandbrug: melden op marifoonkanaal 10 in km 38.000 en km 40.000;

**Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder**, gedeelte Nieuwe Meer-Oude Wetering (oost), ter hoogte van de bocht in km 46.900 bij Rijsenhout melden op marifoonkanaal 10 in km 46.000 en km 47.500;

**B door plaatsing van verbodstekens A.2 van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement met onderbord 'over een afstand van 2.600 m, m.u.v. Sport', het voorbijlopen uitgezonderd voor kleine schepen te verbieden op:**

**het Noordhollandsch Kanaal**  
van km 38.300 tot km 40.900;

**C door plaatsing van verbodstekens A.2 van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement met onderbord 'over een afstand van 1.000 m, m.u.v. Sport', het voorbijlopen uitgezonderd voor kleine schepen te verbieden op:**

**het Noordhollandsch Kanaal**  
van km 44.400 tot km 45.400;

**D door plaatsing van verbodstekens A.2 van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement met onderbord 'm.u.v. Sport' het voorbijlopen uitgezonderd voor kleine schepen te verbieden op:**

**de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder;**

**E door plaatsing van verbodstekens A.4 van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitiereglement met onderbord 'over een afstand van 700 m, m.u.v. Sport' het ontmoeten en voorbijlopen uitgezonderd voor kleine schepen te verbieden op:**

**de Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder**, gedeelte Nieuwe Meer-Oude Wetering (oost), ter hoogte van de bocht bij Rijssenhouw tussen km 46.600 en km 47.300;

**F door plaatsing van gebodstekens B.8 van bijlage 7 van het Binnenvaartpolitie-reglement met onderbord 'krappe bocht' de scheepvaart te verplichten bijzonder op te letten op:**

**het Noordhollandsch Kanaal** ter hoogte van de bocht bij het Victoriapark te Alkmaar in km 39.850;

VI te bepalen dat dit besluit in werking treedt met ingang van de dag na de datum van bekendmaking van dit Provinciaal Blad.

Haarlem, 3 februari 2004.

Gedeputeerde Staten voornoemd,

H.C.J.L. Borghouts, voorzitter.

T. Kampstra, provinciesecretaris.

Uitgegeven op 27 februari 2004.

De Provinciesecretaris der Staten  
van Noord-Holland.

Dit besluit is namens gedeputeerde staten genomen door het lid van het college dat met dit onderwerp is belast.

Als u belanghebbende bent kunt u binnen zes weken na de verzending, uitreiking of publicatie van dit besluit schriftelijk bezwaar aantekenen. Het bezwaarschrift kunt u sturen aan Gedeputeerde Staten van Noord-Holland, ter attentie van de secretaris van de Hoor- en adviescommissie, Postbus 123, 2000 MD Haarlem. U kunt telefonisch een folder aanvragen over de bezwaarprocedure (023) 514 41 41 of voor meer informatie de provinciale website bezoeken: [www.noord-holland.nl](http://www.noord-holland.nl).

**Toelichting op het besluit van Gedeputeerde Staten d.d. 3 februari 2004, nr. 2004-402 betreffende:**

- 1 het vaststellen van de dwarsprofielen van scheepvaartwegen;
- 2 het vaststellen van de maximale scheepsafmetingen op enkele scheepvaartwegen;
- 3 het vaststellen van flankerende verkeersmaatregelen.

**Algemeen**

De berekening van de dwarsprofielen van scheepvaartwegen is gebaseerd op de methodiek van profielberekening uit de Richtlijnen Vaarwegen. De dwarsprofielen worden afgeleid van de gestandaardiseerde scheepsafmetingen van de CEMT-klassering of van de door het bevoegd gezag maximaal toegestane scheepsafmeting en op de diverse scheepvaartwegen.

De in de Richtlijnen gegeven aanbevelingen hebben betrekking op de te hanteren eisen bij nieuwbouw. Bij de beoordeling van de noodzaak tot verbetering van bestaand werk moet zorgvuldig worden nagegaan in hoeverre bestaande onderdelen, waarvan de technische (instandhoudings)kwaliteit nog goed is, in afwijking hiervan toch (voorlopig) gehandhaafd kunnen worden zonder dat dit voor die specifieke situatie onacceptabele gevolgen heeft voor een vlotte en veilige vaart.

De Commissie Vaarweg Beheerders is er bij het opstellen van de regelgeving steeds van uit gegaan dat de regels geen bindend karakter hebben. Iedere beheerder heeft dus de vrijheid om van de regelgeving af te wijken.

**Normaal en krapprofiel**

In de Richtlijnen Vaarwegen worden drie profieltypen onderscheiden: normaal profiel, krap profiel en eenrichtingsprofiel.

Het *normaal profiel* behoort onverkort bij een intensiteit van meer dan 15.000 beroepsvaartschepen.

Het *krappe profiel* moet worden gezien als een verkeers-technisch minimum, dat nog net acceptabel is voor vaarwegen waarop een ontmoeting van twee maatgevende of toegestane schepen mogelijk moet zijn. Bij lage intensiteiten van minder dan 5.000 beroepsvaartschepen per jaar kan het krappe profiel worden toegepast.

Het gebied tussen de 5.000 en 15.000 scheepspassages per jaar is een overgangsgebied waaraan de beheerder van de scheepvaartweg een eigen invulling kan geven. Het *eenrichtingsprofiel* kan worden toegepast voor korte vaarwegvakken met een lage verkeersintensiteit in gevallen waarin toepassing van het krappe profiel niet mogelijk is.

(Bron: Richtlijnen Vaarwegen)

**Motivering**

In deze toelichting wordt een uitgebreide motivering gegeven voor de in het besluit vastgestelde

dwarsprofielen, maximale scheepsafmetingen en flankerende maatregelen. Het toont per scheepvaartweg of combinatie van scheepvaartwegen de wijze waarop Gedeputeerde Staten tot haar besluit is gekomen.

Verklaring van de afkortingen:

**Verklaring van de afkortingen:**

|                         |   |
|-------------------------|---|
| H                       | : diepte van de vaarweg t.o.v. het kanaalpeil (= waterdiepte) |
| B <sub>H</sub>          | : breedte van de vaarweg op diepte H (= bodembreedte)         |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | : breedte van de vaarweg op diepte T <sub>maximaal</sub>      |
| B <sub>Tgeladen</sub>   | : breedte van de vaarweg op diepte T <sub>geladen</sub>       |
| B <sub>Tongeladen</sub> | : breedte van de vaarweg op diepte T <sub>Tongeladen</sub>    |
| T <sub>maximaal</sub>   | : maximaal toegestane diepgang van schepen                    |
| T <sub>ongeladen</sub>  | : diepgang van een maatgevend ongeladen schip                 |
| T <sub>geladen</sub>    | : diepgang van het maatgevend geladen schip                   |

10

**A Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis-het Gat van de Meer (km 78.750 – 32.000)**

Technisch en nautisch beheer: provincie Noord-Holland

De scheepvaartpassage bedraagt hier minder dan 5000 beroepsvaartschepen per jaar. Er kan derhalve worden volstaan met een *krap profiel*.

Op dit deel van het kanaal waren tot aan de vaststelling van de dwarsprofielen de volgende scheepsafmetingen van kracht:

|                |            |
|----------------|------------|
| lengte         | 85 meter   |
| breedte        | 14 meter   |
| diepgang < 9 m | 3,50 meter |
| > 9 m          | 2,50 meter |

Deze afmetingen zijn in 1995 bij de overdracht van het kanaal van het Rijk aan de provincie Noord-Holland overgenomen van het Rijk en ongewijzigd door Gedeputeerde Staten vastgesteld. De afmetingen waren gebaseerd op de maatvoering van de (oorlogs)schepen die het Noordhollandsch Kanaal in de 19<sup>e</sup> eeuw gebruikten om de Noordzee te bereiken. Met het gereedkomen van het Noordzeekanaal was er een goed alternatief dat het Noordhollandsch Kanaal voor grote schepen overbodig maakte.

Gedeputeerde Staten hebben dan ook geconcludeerd dat de buitensporige breedteafmeting van 14 meter in deze tijd overbodig is en overigens niet in overeenstemming met de afmetingen van het kanaal. Het is gewenst de toegelaten scheepsafmetingen af te stemmen op het normale scheepsaanbod.

**Overwegingen:**

- 1 Schuttevaer heeft per brief aangegeven dat er mogelijk nieuwe schepen gaan varen met de volgende afmetingen: lengte 85 meter, breedte



10,50 meter en diepgang 2,90 meter. Deze schepen zullen aardgascondensaat laden in Den Helder en afhankelijk van het weer via het IJsselmeer of het Noordhollandsch Kanaal terugkeren.

2 In de huidige praktijk blijkt dat een scheepsafmeting van 9,50 meter breed, 85 meter lang en 2,85 meter diepgang voldoende is voor het grootste deel (geschat > 90%) van de scheepvaart op het Noordhollandsch Kanaal. Dit wordt bevestigd door de afdeling Kop van Noord-Holland van KSV Schuttevaer.

3 Aanvullend heeft KSV Schuttevaer, afdeling Amsterdam, verzocht om dáár waar een lengte van 85 meter wordt toegestaan in plaats daarvan 86 meter toe te staan.

De reden van het verzoek ligt besloten in het Besluit vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart, waarin schepen voor wat betreft de minimumbemanning worden onderverdeeld in schepen tot 70 meter lengte, van 70 tot 86 meter en langer dan 86 meter. De scheepsbouw past zich aan bij deze afmetingen.

Voor het Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis-Gat van de Meer, kan met uitzondering van de Koopvaardersschutsluis een scheeps lengte van 86 meter worden toegestaan.

De sluis kolk is gebouwd voor schepen van maximaal 85 meter lang. Voor de Koopvaardersschutsluis blijft deze maximumlengte dan ook gehandhaafd. Het schutten van schepen langer dan 85 meter verhoogt het risico van schade aan de sluis.

Langere schepen kunnen echter na ontheffing te hebben verkregen de sluis passeren. De sluisbediening weet in dat geval wanneer er een langer transport arriveert en kan dat op een gecontroleerde wijze en met extra aandacht afwickelen, zodat het risico van schade tot een minimum wordt beperkt.

4 In de systematiek van de berekening van het dwarsprofiel volgens de Richtlijnen Vaarwegen wordt de scheepsbreedte vertaald naar een waarde voor de vaarwegbreedte op de bodem van de scheepvaartweg, op de maximaal toegestane diepgang van het geladen schip en op de diepgang van het ongeladen schip (met zijwindtoeslag).

De scheepsbreedte van 9,50 meter past voldoende binnen de fysieke grenzen van het Noordhollandsch Kanaal, uitgezonderd bij drie knelpunten waarvoor flankerende maatregelen worden genomen. De door Schuttevaer gevraagde scheepsbreedte van 10,50 meter stuit op aanzienlijk meer en grotere knelpunten. Dit is, naast het ontbreken van een degelijk onderbouwde

behoefte aan ruimere scheepsafmetingen, reden dat de door Schuttevaer gevraagde scheepsbreedte van 10,50 meter vooralsnog wordt afgewezen.

Wanneer er een degelijk onderbouwde behoefte aan ruimere scheepsafmetingen ontstaat kunnen de scheepsafmetingen nader worden onderzocht en eventueel aangepast.

Voor de schepen die groter zijn blijft er de mogelijkheid van ontheffingverlening bestaan.

Ontheffingaanvragen zullen per geval worden beoordeeld, waarbij primair een nautische afweging plaatsvindt.

### Conclusie

Bij het vaststellen van de dwarsprofielen op dit vaarweggedeelte zal worden uitgegaan van nieuwe maximale scheepsafmetingen, te weten:

#### Koopvaardersschutsluis

|          |            |
|----------|------------|
| lengte   | 85 meter   |
| breedte  | 9,50 meter |
| diepgang | 2,85 meter |

#### Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis-Gat van de Meer (km 78.750 – 32.000)

|          |            |
|----------|------------|
| lengte   | 86 meter   |
| breedte  | 9,50 meter |
| diepgang | 2,85 meter |

(komt overeen met CEMT klasse IV, maar 0,05 m meer diepgang)

Uit onderstaande scheepsafmetingen kan voor het Noordhollandsch Kanaal, gedeelte Koopvaardersschutsluis-Gat van de Meer, met uitzondering van de Koopvaardersschutsluis, het volgende dwarsprofiel worden berekend:

#### Berekening krap profiel:

|                         |   |
|-------------------------|---|
| H                       | $2,85 \text{ m} \times 1,3 = 3,70 \text{ m}$                                      |
| B <sub>h</sub>          | $2 \times 9,50 \text{ m} = 19 \text{ m}$  |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | $3 \times 9,50 \text{ m} = 28,50 \text{ m}$ op 2,85 m waterdiepte                 |
| B <sub>Tongeladen</sub> | $28,50 \text{ m} + 11 \text{ m}$ (zijwindtoeslag) = 39,50 m op 1,60 m waterdiepte |

## Vergelijking theoretisch dwarsprofiel met bestaande situatie

Hieronder is het theoretisch profiel ingepast in de werkelijke breedte van het Noordhollandsch Kanaal. Het geeft inzicht in de verhouding tussen theoretisch profiel en werkelijke situatie.

| vaarweggedeelte                                     | vaarwegbreedte op waterpeil: 28-34 m (zijwindtoeslag 0-5,50 m) | vaarwegbreedte op waterpeil: 34-39,5 m (zijwindtoeslag 5,50-11 m) | vaarwegbreedte op waterpeil : > 39,5 m (zijwindtoeslag > 11 m) |
|---|--|---|--|
| Gat van de Meer-Omval (km 32.000-38.500)            | -  | -   | 100%   |
| Omval-Huiswaarderbrug (km 38.500-41.800)            | 3%   | 33%   | 64%  |
| Huiswaarderbrug-Schoorldammerbrug (km 41.900-49.70) | 2%   | 41%   | 57%  |
| Schoorldammerbrug-Burgervlotbrug (km 49.800-55.500) | -  | 28% (minimaal 37 m breed, 8,50 m zijwindtoeslag)                  | 72%  |
| Burgervlotbrug-Vlotbrug 't Zand (km 55.600-66.000)  | -  | 34% (minimaal 38 m breed, 9,50 m zijwindtoeslag)                  | 66%  |
| Vlotbrug 't Zand-Kooybrug (km 66.000-74.900)        | -  | 9% (minimaal 38 m breed, 9,50 m zijwindtoeslag)                   | 91%  |
| Kooybrug-Koopvaarders-schutsluis (km 75.100-78.750) | -  | 28% (minimaal 38,5 m breed, 10 m zijwindtoeslag)                  | 72%  |

10

Uit de voorgaande tabel blijkt dat niet overal de theoretisch vereiste zijwindtoeslag van 11 meter beschikbaar is. Dit probleem kan op verschillende manieren worden benaderd:

- 1 Het creëren van een grotere breedte tussen de oevers. Deze optie is vanuit een planologisch en financieel standpunt zo ingrijpend dat dit voor de korte tot middellange termijn niet haalbaar wordt geacht.
- 2 Het verkleinen van de scheepsafmetingen kan er voor zorgen dat de huidige vaarweg het benodigde theoretisch profiel beter kan herbergen, in die zin dat overal de maximale zijwindtoeslag kan worden gehaald. Het zou moeten gaan om een drastisch inperking van de scheepsbreedte van 9,50 meter naar 7,50 à 8 meter. Het gevolg hiervan is dat veel van de huidige beroepsvaart niet meer zou kunnen varen met als resultaat minder vervoer over water. Gelet op het beleid van Gedeputeerde Staten ten aanzien van vervoer over water wordt dit minder gewenst geacht.

### Oplossing

De meest reële optie op dit moment is het vaststellen van een krap profiel met een zijwindtoeslag voor ongeladen schepen die varieert van 0 tot 11 meter en meer waar mogelijk. Voor acute knelpunten worden flankerende maatregelen genomen.

De motivering van de beheerder om deze lijn te volgen is zijn inschatting van de risico's op de betreffende vaarweg. Over een periode van vele jaren is met de huidige scheeps- en vaarwegafmetingen de scheepvaart vlot en veilig afgewikkeld. Ernstige incidenten hebben zich niet voorgedaan.

Nu voor het eerst formeel de vaarwegprofielen worden vastgesteld zal de beheerder aanvullende en verder gaande flankerende maatregelen treffen om de risico's voor de gebruikers van de vaarweg en het omliggende gebied nog uitdrukkelijker te reduceren.

De beheerder is van mening dat vaststelling van het voorliggende dwarsprofiel in combinatie met flankerende maatregelen voldoende garantie geeft voor een vlotte en veilige scheepvaart

### Beoordeling door Schuttevaer van de huidige praktijk op het Noordhollandsch Kanaal

De provincie heeft KSV Schuttevaer, afdeling Kop van Noord-Holland, gevraagd een beoordeling te geven van de bevaarbaarheid van het traject

Koopvaardersschutsluis tot de Omval. Hierbij is vooral aandacht gegeven aan het aspect van minder zijwindtoeslag dan volgens de Richtlijnen Vaarwegen noodzakelijk is en de gevolgen daarvan voor de manoeuvreerruimte van schepen.

KSV Schuttevaer geeft de volgende punten aan:

- 90% Van de scheepvaart op het Noordhollandsch Kanaal bestaat uit vaste schippers, die hun bevaren traject van A tot Z kennen.
- Het Noordhollandsch Kanaal is ook met harde wind goed en veilig te bevaren. Goed zeemanschap speelt zoals altijd een grote rol. Dat kan er bijvoorbeeld uit bestaan dat met een lagere snelheid wordt gevaren of dat aan elkaar voorrang wordt verleend.
- Schuttevaer noemt drie knelpunten, waar de vaste schippers mee bekend zijn:
  - het Zeglis ter hoogte van de (woon)schepen die daar liggen afgemeerd (ter hoogte van km 39.000, vaarwegbreedte ca. 37,5 tot 41 meter);
  - de bocht in Alkmaar ter hoogte van het Victoriapark (km 39.750, breed van 31 tot 36,5 meter over een lengte van 200 à 300 meter);
  - de bocht ten noorden van de Koedijkervlotbrug (km 42.900), vaarwegbreed 36,5 tot 39 meter over een lengte van ca. 200 meter).
- Op de genoemde drie locaties kunnen grote schepen niet oplopen. Schippers regelen via de marifoon onderling de verkeersafwikkeling bij deze drie knelpunten.

### Flankerende maatregelen

Uit de op bladzijde 10 opgenomen tabel kan het volgende worden afgeleid:

- De krapste vaarweggedeelten dan wel knelpunten bevinden zich tussen de Omval te Alkmaar en de Schoorldammerbrug.
- Op het gedeelte Schoorldammerbrug-Koopvaardersschutsluis is voor een (zeer) groot deel minimaal of meer dan de benodigde vaarwegbreedte en zijwindtoeslag beschikbaar. Daar waar de benodigde vaarwegbreedte en zijwindtoeslag onvoldoende zijn, gaat het plaatselijk om afwijkingen van maximaal 2,50 meter. Dit betekent dat er op sommige vaarweggedeelten toch nog minstens 8,50 tot 10 meter zijwindtoeslag overblijft in plaats van de theoretische benodigde 11 meter. De beheerder acht deze afwijking van de theoretische norm in het licht van een veilige en vlotte scheepvaart acceptabel.

De provincie besluit om voor de drie gesignaleerde knelpunten in het gedeelte Omval-Schoorldammerbrug

flankerende verkeersmaatregelen te nemen.

De provincie is van mening dat vaststelling van het voorliggende dwarsprofiel in combinatie met de flankerende maatregelen voldoende garantie geeft voor een vlotte en veilige scheepvaart.

Ten behoeve van een vlotte en veilige scheepvaart worden de volgende flankerende maatregelen getroffen:

- 1 Gezien het bochtige en soms krappe tracé van het kanaal binnen Alkmaar wordt op het gedeelte te Omval-Tesselsebrug een olopverbod ingesteld (verbodsteken A.2), uitgezonderd voor kleine schepen.
- 2 Ter hoogte van het Victoriapark bevindt zich een krap vaarweggedeelte in een onoverzichtelijke bocht. Hier wordt gebodsteken B.8 met onderbord 'krappe bocht' geplaatst (Verplichting bijzonder op te letten).
- 3 Marifoonmeldingsplicht op kanaal 10 (schip-schip-communicatie) ter hoogte van het Victoriapark.
- 4 Bij de bocht in het kanaal ten noorden van de Koedijkervlotbrug wordt een olopverbod ingesteld (verbodsteken A.2), uitgezonderd voor kleine schepen.

### B Vaargeul van het Alkmaardermeer

#### Vaargeul van de Stierop

#### Markervaart vanaf de noordelijke begrenzing van de vaargeul van de Stierop tot de Tap- of Tochtsloot (Markervaart Zuid)

#### Tap- of tochtsloot, vanaf de Markervaart Zuid tot de aansluiting aan de vaargeul van de Zaan (ter hoogte van de aansluiting van de Knollendammervaart)

Technisch en nautisch beheer: provincie Noord-Holland

### Toelichting

Het vaarweggedeelte van Het Gat van de Meer (noordzijde Alkmaardermeer) tot de Tap- of Tochtsloot heeft een intensiteit van circa 6.000 scheepspassages per jaar. De grens van 15.000 passages per jaar waarbij onverkort een normaal profiel zou moeten worden toegepast ligt ver weg. Er kan derhalve worden volstaan met een *krap profiel*.

### Scheepsafmetingen

Momenteel zijn op het Alkmaardermeer, Stierop, Markervaart Zuid en Tapsloot de volgende scheepsafmetingen van kracht:

|          |             |
|----------|-------------|
| lengte   | 95 meter    |
| breedte  | 11,50 meter |
| diepgang | 2,70 meter  |

Het is gewenst om de diepgang van 2,70 meter gelijk te trekken met de diepgang op het noordelijke gedeelte

van het Noordhollandsch Kanaal en de Zaan, te weten 2,85 meter. Hierdoor kunnen schepen de gehele route van Den Helder naar Zaandam v.v. met dezelfde diepgang afleggen.

**Berekening krap profiel:**

|                         |   |
|-------------------------|---|
| H                       | $2,85 \text{ m} \times 1,3 = 3,70 \text{ m}$                                      |
| B <sub>h</sub>          | $2 \times 11,50 \text{ m} = 23 \text{ m}$   |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | $3 \times 11,50 \text{ m} = 34,50 \text{ m}$ op 2,85 m waterdiepte                |
| B <sub>Tongeladen</sub> | $34,50 \text{ m} + 11 \text{ m}$ (zijwindtoeslag) = 45,50 m op 1,60 m waterdiepte |

Het theoretisch dwarsprofiel kan binnen de fysieke ruimte van het vaartraject van het Gat van de Meer tot de Tap- of Tochtsloot worden gerealiseerd. Aanvullende flankerende verkeersmaatregelen maatregelen zijn niet nodig.

**C Vaargeul van de Zaan, vanaf de Tap- of Tochtsloot (ter hoogte van de aansluiting van de Knol-lendammervaart) tot en met de Wilhelminasluis te Zaandam**

De vaargeul van de Voorzaan, gedeelte van de Wilhelminasluis tot Zijkanaal G  
Zijkanaal G, gedeelte van de Voorzaan tot 1.000 meter ten noorden van het Noordzeekanaal (de grens met het rijksbeheer)

Technisch en nautisch beheer: gemeente Zaanstad

**Toelichting**

Over de Zaan, Voorzaan en Zijkanaal G varen jaarlijks circa 15.000 beroepsvaartuigen. Voor de berekening van het dwarsprofiel is daarom uitgegaan van een *normaal profiel*.

Maximale scheepsafmetingen

|          |             |
|----------|-------------|
| lengte   | 110 meter   |
| breedte  | 11,50 meter |
| diepgang | 2,85 meter  |

(Cemt klasse Va met dieptebeperking i.v.m. Wilhelminasluis)

**Berekening normaal profiel:**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| H                       | $2,85 \text{ m} \times 1,4 = 4,00 \text{ m}$                                 |
| B <sub>h</sub>          | $2 \times 11,50 \text{ m} = 23 \text{ m}$                                    |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | $4 \times 11,50 \text{ m} = 46 \text{ m}$ op 2,85 m waterdiepte              |
| B <sub>Tongeladen</sub> | $46, \text{ m} + 11 \text{ m}$ (zijwindtoeslag) = 57 m op 1,60 m waterdiepte |

Het voorgestelde profiel is in overeenstemming met hetgeen hierover is vermeld in 'De afmetingen van de vaargeul van de Zaan' van de Dienst Stadsontwikkeling, Milieu en Beheer van de gemeente Zaanstad, 14 september 1999. Het is tevens in overeenstemming met het middenscenario van het project 'Vaart in de Zaan'.

**D De vaargeul van het Noorder Buiten Spaarne, gedeelte Schutsluis Spaarndam-Prinsenbrug**

Technisch en nautisch beheer: gemeente Haarlem

**Toelichting**

Per jaar maken 5.000 tot 7.000 beroepsvaartuigen gebruik van het Noorder Buiten Spaarne. De grens van 15.000 passages per jaar waarbij onverkort een normaal profiel zou moeten worden toegepast ligt ver weg. Gelet hierop kan een *krap profiel* worden vastgesteld.

Het vaarweggedeelte heeft momenteel een Cemt klasse V. Dit is nog gebaseerd op de bereikbaarheid voor zeeschepen van de Industriehaven in Haarlem. Al een aantal jaren wordt de Industriehaven Haarlem echter niet meer door deze schepen aangedaan. KSV Schuttevaer verzoekt echter wel de Industriehaven Haarlem voor 1.200-tonners (Cemt klasse IV) bereikbaar te houden. Uit cijfers blijkt dat deze schepen regelmatig van het Noorder Buiten Spaarne gebruik maken.

Een en ander leidt tot onderstaande scheepsafmetingen:

|                  |            |
|------------------|------------|
| lengte           | 85 meter   |
| breedte          | 9,50 meter |
| diepgang geladen | 2,80 meter |
| diepgang leeg    | 1,60 meter |

(Cemt klasse IV)

**Berekening krap profiel:**

|                         |   |
|-------------------------|---|
| H                       | $2,80 \text{ m} \times 1,3 = 3,65 \text{ m}$                                      |
| B <sub>h</sub>          | $2 \times 9,50 \text{ m} = 19 \text{ m}$  |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | $3 \times 9,50 \text{ m} = 28,50 \text{ m}$ op 2,80 m waterdiepte                 |
| B <sub>Tongeladen</sub> | $28,50 \text{ m} + 11 \text{ m}$ (zijwindtoeslag) = 39,50 m op 1,60 m waterdiepte |

**E De vaargeul van het Binnen Spaarne, gedeelte Prinsenbrug-Buitenrustbrug**

Technisch en nautisch beheer: gemeente Haarlem

**Toelichting**

Gezien de beperkte breedte en bochtigheid van het Binnen Spaarne passeert de scheepvaart in konvooi. In verband hiermee kan hier een *eenrichtingsprofiel* worden toegepast.

De gemeente Haarlem heeft geen maximaal toegestane scheepsafmetingen vastgesteld, maar ze opteert voor schepen met de volgende afmetingen (Cemt klasse II-III):

|                  |            |
|------------------|------------|
| lengte           | 70 meter   |
| breedte          | 7,50 meter |
| diepgang geladen | 2,50 meter |
| diepgang leeg    | 1,40 meter |

**Berekening eenrichtingsprofiel**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| H                       | $2,50 \text{ m} \times 1,3 = 3,25 \text{ m}$   |
| B <sub>h</sub>          | $1 \times 7,50 \text{ m} = 7,50 \text{ m}$   |
| B <sub>Tongeladen</sub> | $2 \times 7,50 \text{ m} = 15 \text{ m}$ op 2,50 m waterdiepte                               |
| B <sub>Tongeladen</sub> | $15 \text{ m} + \text{'}$ (zijwindtoeslag) = $15 \text{ m} + \text{'}$ op 1,40 m waterdiepte |

<sup>\*)</sup> in een eenrichtingsprofiel kan de zijwindtoeslag per situatie door de beheerder worden bepaald

|          |            |
|----------|------------|
| breedte  | 7,50 meter |
| diepgang | 2,50 meter |

Het onderwatertalud van de Ringvaart bestaat uit een

**Berekening krap profiel:**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| H                       | $2,50 \text{ m} \times 1,3 = 3,25 \text{ m}$   |
| B <sub>h</sub>          | $2 \times 7,50 \text{ m} = 15 \text{ m}$   |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | $3 \times 7,50 \text{ m} = 22,50 \text{ m}$ op 2,50 m waterdiepte                          |
| B <sub>Tongeladen</sub> | $22,50 \text{ m} + 7 \text{ m}$ (zijwindtoeslag) = $29,50 \text{ m}$ op 1,40 m waterdiepte |

10

## F De vaargeul van het Zuider Buiten Spaarne, gedeelte Buitenrustbrug-Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder

Technisch en nautisch beheer: gemeente Haarlem

**Toelichting**

De passagecijfers laten zien dat er enige groei zit op het gedeelte van het Noordzeekanaal tot en met de Cruquiusbrug (o.a. aanvoer naar Vermeer en Crubo). Er varen hier 5.000 tot 7.000 beroepsvaartuigen over de jaren 1995 tot en met 2001. Gezien deze passagecijfers kan worden volstaan met een *krap profiel*.

De gemeente Haarlem heeft geen maximaal toegestane scheepsafmetingen vastgesteld, maar ze opteert voor schepen met de volgende afmetingen (*Cemt klasse II-III*):

|                  |            |
|------------------|------------|
| lengte           | 70 meter   |
| breedte          | 7,50 meter |
| diepgang geladen | 2,50 meter |
| diepgang leeg    | 1,40 meter |

**Berekening krap profiel:**

|                         |  |
|-------------------------|--|
| H                       | $2,50 \text{ m} \times 1,3 = 3,25 \text{ m}$   |
| B <sub>h</sub>          | $2 \times 7,50 \text{ m} = 15 \text{ m}$   |
| B <sub>Tmaximaal</sub>  | $3 \times 7,50 \text{ m} = 22,50 \text{ m}$ op 2,50 m waterdiepte                          |
| B <sub>Tongeladen</sub> | $22,50 \text{ m} + 7 \text{ m}$ (zijwindtoeslag) = $29,50 \text{ m}$ op 1,40 m waterdiepte |

steenbestorting, die het onderwatertalud enkele meters uit de wal afdekt. De steenbestorting is een integraal onderdeel van de waterkeringsconstructie. Het is hierdoor niet mogelijk om een waterdiepte van 1,40 m direct langs de oevers te realiseren. De strook met een waterdiepte van 1,40 meter ligt bij een onderwatertalud van 1:3 circa 4,20 meter uit de oever verwijderd. Om het bovenstaande profiel te kunnen realiseren is derhalve een vaarwegbreedte tussen de oevers van minimaal  $29,50 + (2 \times 4,20) = 37,90$  meter (afgerond 38 meter) benodigd.

## G Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, gedeelte Zuider Buiten Spaarne-de Kagerplassen (west)

Technisch en nautisch beheer: provincie Noord-Holland

**Toelichting**

Het aantal beroepsvaartuigen op deze scheepvaartweg ligt rond de 5.000 schepen per jaar. Gezien deze passagecijfers wordt uitgegaan van een *krap profiel*.

**Scheepsafmetingen**

Uitgangspunt voor de profielvaststelling zijn de maximaal toegestane scheepsafmetingen conform het afmetingenbesluit van Gedeputeerde Staten (*Cemt klasse II-III*):

|        |          |
|--------|----------|
| lengte | 70 meter |
|--------|----------|



## Vergelijking theoretisch dwarsprofiel met bestaande ruimte

Wanneer rekening wordt gehouden met het onderwatertalud van steenbestorting past op veel plaatsen het theoretisch vaarwegprofiel niet binnen de ruimte die beschikbaar is.

In de onderstaande tabel wordt dit zichtbaar.

| vaarweggedeelte                                | vaarwegbreedte op waterpeil: 31-34,5 m (zijwindtoeslag 0-3,5 m) | vaarwegbreedte op waterpeil: 34-38 m (zijwindtoeslag 3,5-7 m) | vaarwegbreedte op waterpeil : > 38 m (zijwindtoeslag > 7 m) |
|--|---|---|---|
| Kagerplassen-Lisserbrug (km 0,0-4,5)           | -   | 91%   | 9%  |
| Lisserbrug-Hillegommerbrug (km 4,6-8,8)        | 7%  | 83%   | 10%   |
| Hillegommerbrug-Bennebroekerbrug (km 8,9-12,4) | 2%  | 49%   | 49%   |
| Bennebroekerweg-Spaarne (km 12,5-15,7)         | -   | 68%   | 32%   |

10

Uit bovenstaande tabel blijkt dat niet overal de theoretisch vereiste zijwindtoeslag van 7 meter beschikbaar is. Dit probleem kan op verschillende manieren worden benaderd:

- 1 Het aanpassen van het onderwatertalud en de oeverbeschoeiing.  
Een gewijzigde beschoeiingsconstructie kan direct aan de oevers een waterdiepte van 1,40 meter mogelijk maken. Dan zou het krappe profiel in z'n geheel zonder beperkingen kunnen worden gerealiseerd. Deze optie is naar verwachting financieel zo ingrijpend dat dit voor de korte tot middellange termijn niet haalbaar wordt geacht.
- 2 Het verkleinen van de scheepsafmetingen kan er voor zorgen dat de huidige vaarweg het theoretisch profiel kan herbergen. Het zou moeten gaan om een drastisch inperking van de scheepsafmetingen (bv. scheepsbreedte van 7,50 meter naar ca. 6 meter).  
Het gevolg hiervan is dat veel van de huidige beroepsvaart niet meer zou kunnen varen met als resultaat minder vervoer over water. Dit wordt gelet op het beleid van Gedeputeerde Staten ten aanzien van vervoer over water minder gewenst geacht.

### Oplissing

De meest reële optie op dit moment is het vaststellen van een krap profiel met een zijwindtoeslag voor ongeladen schepen, variërend van 0 tot 7 meter en meer waar mogelijk. Voor acute knelpunten worden flankerende maatregelen genomen.

De motivering van de beheerder om deze lijn te volgen is zijn inschatting van de risico's op de betreffende

vaarweg. Over een periode van vele jaren is met de huidige scheeps- en vaarwegafmetingen de scheepvaart vlot en veilig afgewikkeld. Ernstige incidenten hebben zich niet voorgedaan.

Nu voor het eerst formeel de vaarwegprofielen worden vastgesteld zal de beheerder aanvullende en verdergaande flankerende maatregelen treffen om de risico's voor de gebruikers van de vaarweg en het omliggende gebied nog uitdrukkelijker te reduceren.

De beheerder is van mening dat vaststelling van het voorliggende dwarsprofiel in combinatie met flankerende maatregelen voldoende garantie geeft voor een vlotte en veilige scheepvaart.

### Flankerende maatregelen

Naar aanleiding van de gegevens van KSV Schuttevaer en de eigen inventarisatie worden de onderstaande flankerende maatregelen genomen.

- 1 Plaatsing van verbodstekens A.2 (Voorbijlopen verboden) op de gehele Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Het verbod geldt niet voor kleine schepen.
- 2 Marifoonmeldingsplicht op kanaal 10 (schip-schip-communicatie) ter hoogte van:
  - de bocht in km 5,930 tussen Lisse en Hillegom.
- 3 Op plaatsen waar bomen overhangen boven de vaarweg die de doorvaart wezenlijk belemmeren zal de provincie acties starten om de situatie te verbeteren.

## H Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder, gedeelte Nieuwe Meer-Oude Wetering (oost)

Technisch en nautisch beheer: provincie Noord-Holland

### Toelichting

Sinds het wegvallen van de kerosinetankvaart naar Schiphol maken aanzienlijk minder dan 5.000 beroepsvaartuigen gebruik van deze vaarweg. Op grond hiervan kan worden volstaan met een krap profiel.

Uitgangspunt voor de profielvaststelling zijn de maximaal toegestane scheepsafmetingen conform het afmetingenbesluit van Gedeputeerde Staten (circa Cemt klasse III):

|          |            |
|----------|------------|
| lengte   | 80 meter   |
| breedte  | 8,25 meter |
| diepgang | 2,50 meter |

#### Berekening krap profiel

|                        |   |
|------------------------|---|
| H                      | $2,50 \text{ m} \times 1,3 = 3,25 \text{ m}$                                      |
| Bh                     | $2 \times 8,25 \text{ m} = 16,50$   |
| B <sub>maximaal</sub>  | $3 \times 8,25 \text{ m} = 24,75$ op 2,50 m waterdiepte                           |
| B <sub>ongeladen</sub> | $24,75 \text{ m} + 10 \text{ m}$ (zijwindtoeslag) = 34,75 m op 1,50 m waterdiepte |

Net als op het westelijke deel van de Ringvaart is er langs de oevers een steenbestorting aanwezig op het onderwatertalud. De steenbestorting is een integraal onderdeel van de waterkeringsconstructie. Het is hierdoor niet mogelijk de vereiste diepte van 1,50 m direct langs de oevers te realiseren.

De strook met waterdiepte van 1,50 meter ligt bij een onderwatertalud van 1:3 circa 4,50 meter uit de oever verwijderd. Om het bovenstaande profiel te kunnen

realiseren is derhalve een vaarwegbreedte tussen de oevers van minimaal  $34,75 + (2 \times 4,50) = 43,75$  meter (afgerond 44 meter) benodigd.

### Vergelijking theoretisch dwarsprofiel met bestaande ruimte

Wanneer rekening wordt gehouden met het onderwatertalud van steenbestorting is het duidelijk dat op veel plaatsen het theoretisch vaarwegprofiel niet past binnen de werkelijke vaarwegbreedte.

In de onderstaande tabel wordt dit zichtbaar.

Uit onderstaande tabel blijkt dat niet overal de theoretisch vereiste zijwindtoeslag van 10 meter beschikbaar is.

Dit probleem kan op verschillende manieren worden benaderd:

### Alternatieven

- 1 Het aanpassen van het onderwatertalud en de oeverbeschoeiing.  
Een gewijzigde beschoeiingsconstructie kan direct aan de oevers een waterdiepte van 1,50 meter mogelijk maken. In dat geval zou het krappe profiel in z'n geheel zonder beperkingen kunnen worden gerealiseerd. Deze optie is naar verwachting financieel zo ingrijpend dat dit voor de korte tot middellange termijn niet haalbaar wordt geacht.
- 2 Het verkleinen van de scheepsafmetingen kan er voor zorgen dat de huidige vaarweg het benodigde theoretisch profiel kan herbergen. Het zou moeten gaan om een drastische inperking van de scheepsafmetingen (bv. scheepsbreedte van 8,25 meter naar ca. 5,60 meter).  
Het gevolg hiervan is dat veel van de huidige

10

| vaarweggedeelte  | vaarwegbreedte op waterpeil: 34-39 m (zijwindtoeslag 0-5 m) | vaarwegbreedte op waterpeil: 39-44 m (zijwindtoeslag 5-10 m) | vaarwegbreedte op waterpeil : > 44 m (zijwindtoeslag > 10 m) |
|--|---|--|--|
| Nieuwe Meer-Bosrandbrug (km 35,4-37,8)                 | 9%  | 77%  | 14%  |
| Bosrandbrug-Aalsmeerderbrug (km 37,9-43,5)             | 23%   | 54%  | 23%  |
| Aalsmeerderbrug- Westeinderplassen (km 43,6-46,9)      | 76%<br>(18% smaller dan 34 m)                               | 6%   | -  |
| Westeinderplassen (km 46,9-48,5)                       | -   | 6%   | 94%  |
| Westeinderplassen-Leimuiderbrug (km 48,5-51,1)         | -   | 12%  | 88%  |
| Leimuiderbrug-aansluiting Oude Wetering (km 51,2-53,1) | 42%   | 42%  | 16%  |

beroepsvaart niet meer zou kunnen varen met als resultaat minder vervoer over water. Dit wordt gelet op het beleid van Gedeputeerde Staten ten aanzien van vervoer over water minder gewenst geacht.

### **Oplossing**

De meest reële optie op dit moment is het vaststellen van een krap profiel met een zijwindtoeslag voor ongeladen schepen, variërend van 0 tot 10 meter en meer waar mogelijk. Voor acute knelpunten worden flankerende maatregelen genomen.

De motivering van de beheerder om deze lijn te volgen is zijn inschatting van de risico's op de betreffende vaarweg. Over een periode van vele jaren is met de huidige scheeps- en vaarwegafmetingen de scheepvaart vlot en veilig afgewikkeld. Ernstige incidenten hebben zich niet voorgedaan.

Nu voor het eerst formeel de vaarwegprofielen worden vastgesteld zal de beheerder aanvullende en verdergaande flankerende maatregelen treffen om de risico's voor de gebruikers van de vaarweg en het omliggende gebied nog uitdrukkelijker te reduceren.

De beheerder is van mening dat vaststelling van het voorliggende dwarsprofiel in combinatie met flankerende maatregelen voldoende garantie geeft voor een vlotte en veilige scheepvaart.

### **Flankerende maatregelen**

Aan de hand van de gegevens van Schuttevaer en de eigen inventarisatie worden de onderstaande flankerende maatregelen voorgesteld.

- 1 Plaatsing van verbodstekens A.2 (Voorbijlopen verboden) op de gehele Ringvaart van de Haarlemmermeerpolder. Het verbod geldt niet voor kleine schepen.
- 2 Ter ondersteuning van artikel 6.07 BPR worden verbodstekens A.4 BPR (Ontmoeten en voorbijlopen verboden) geplaatst op vaarwegvakken die voor de scheepvaart bijzonder krap zijn. Deze maatregel wordt voor de krappe bocht bij Rijssenhout in km 46 noodzakelijk geacht. Het verbod geldt niet voor kleine schepen. In artikel 6.07 BPR zijn regels gegeven over het voorbijvaren op tegengestelde koersen in een engte. Door toepassing van deze regels zal de scheepvaart de krappe bocht bij Rijssenhout op een veilige manier kunnen passeren.
- 3 Marifoonmeldingsplicht op kanaal 10 (schip-schip-communicatie) ter hoogte van:
  - de bocht in km 39.230 ten zuiden van de Bosrandbrug;
  - de bocht in km 46.900 bij Rijssenhout.
- 4 Op plaatsen waar bomen overhangen boven de vaarweg die de doorvaart wezenlijk belemmeren zal de provincie acties starten om de situatie te verbeteren.

**Afdeling: B&U**

**Contactpersoon: A. Severens (tel. 023-5145301)**

**Categorie: overige besluiten van algemene strekking**