

## Bijlage 1: Maatgevende schepen

Traject	Vaarverbinding	CEMT-klasse	Maatgevende schip
Traject 1a	Delftse Schie	III	70 x 8,2
Traject 1b	Rijn-Schiekanaal Delft -Den Haag	III	70 x 7,2
Traject 1c	Haagse Trekvllet	III	70 x 7,2
Traject 2a	Rijn-Schiekanaal Den Haag- Leidschendam	II	55 x 6,6
Traject 2b	Rijn-Schiekanaal sluis Leidschendam - Voorschoten	II	55 x 6,6
Traject 3	Voorschoten-Katwijk	III	85 x 8,2
Traject 4a	Rijn-Schiekanaal Voorschoten-Leiden	III	85 x 8,2
Traject 4b	Oude Rijn Leiden-Koudekerk aan den Rijn	III	85 x 8,5
Traject 4c	Oude Rijn Koudekerk aan den Rijn - Alphen aan den Rijn	IV	90 x 9,5
Traject 4d	Leidse Trekvllet	III	85 x 8,2
Traject 5a	Zijl	III	70 x 8,2
Traject 5b	Vaargeul door Kagerplassen	III	70 x 8,2
Traject 5c	's Gravenwater; vaargeul Kagerplassen - Ringvaart	III	70 x 8,2
Traject 6a	Oude Rijn Alphen aan den Rijn	IV	90 x 9,5
Traject 6b	Heimanswetering, Woudwetering, Paddegat	IV	90 x 9,5
Traject 6c	Vaargeul Braassemermeer	IV	90 x 9,5
Traject 6d	Oude Wetering	IV	90 x 9,5
Traject 7	Aarkanaal	III	70 x 8,2
Traject 8a	Oude Rijn Alphen aan den Rijn - Zwammerdam	III	85 x 8,2
Traject 8b	Oude Rijn Zwammerdam - grens Utrecht	I	38,5 x 5,05
Traject 9a	Voorhaven Julianasluis	IV	90 x 9,5
Traject 9b	Gouwe	IV	90 x 9,5
Traject 9c	Otwegwetering	-	-
Traject 10a	Merwedekanaal Vianen-Arkel	IV	105 X 9,5
Traject 10b	Merwedekanaal Arkel - Gorinchem	IV	105 X 9,5
Traject 10c	Verbindingskanaal Merwedekanaal-Linge	II	55 x 6,6

Bijlage 2: Breedte vaarstrook en veiligheidsstrook provinciale vaarwegen Zuid-Holland

Traject	Vaarverbinding	Vaarstrook in meters	Veiligheidsstrook
Traject 1a	Delftse Schie	34,6 *)	4
Traject 1b	Rijn-Schiekanaal Delft -Den Haag	26,6	4
Traject 1c	Haagse Trekvliet	26,6	4
Traject 2a	Rijn-Schiekanaal Den Haag- Leidschendam	19,8	3,5
Traject 2b	Rijn-Schiekanaal sluis Leidschendam - Voorschoten	25,0	3,5
Traject 3	Voorschoten-Katwijk	34,6 **)	4
Traject 4a	Rijn-Schiekanaal Voorschoten-Leiden	24,6	4
Traject 4b	Oude Rijn Leiden-Koudekerk aan den Rijn	34,6	4
Traject 4c	Oude Rijn Koudekerk aan den Rijn - Alphen aan den Rijn	38,5	5
Traject 4d	Leidse Trekvliet	24,6	-
Traject 5a	Zijl	34,6	4
Traject 5b	Vaargeul door Kagerplassen	59,6	-
Traject 5c	's Gravenwater; vaargeul Kagerplassen - Ringvaart	34,6	4
Traject 6a	Oude Rijn Alphen aan den Rijn	39,5	5
Traject 6b	Heimanswetering, Woudwetering, Paddegat	39,5	4
Traject 6c	Vaargeul Braassemermeer	94,5	-
Traject 6d	Oude Wetering	39,5	4
Traject 7	Aarkanaal	25,0	4
Traject 8a	Oude Rijn Alphen aan den Rijn - Zwammerdam	29,6	4
Traject 8b	Oude Rijn Zwammerdam - grens Utrecht	17,0 ***)	4
Traject 9a	Voorhaven Julianasluis	39,5	5
Traject 9b	Gouwe	39,5	5
Traject 9c	Otwegwetering	12,75	-
Traject 10a	Merwedekanaal Vianen-Arkel	35,5	5
Traject 10b	Merwedekanaal Arkel - Gorinchem	35,5	5
Traject 10c	Verbindingskanaal Merwedekanaal-Linge	26,8	3

\*) tussen hectometerpaal 34,65 – 34,75 geldt een vaarstrookbreedte van 29,6m

\*\*\*) tussen hectometerpaal 2,65 - 4.20, 6,20 – 8,40 geldt een vaarstrookbreedte van 16,4m

\*\*\*) tussen hectometerpaal 21,1 – grens provincie Utrecht geldt een vaarstrookbreedte van 11m

---

**Bijlage 3: Veiligheidszone provinciale vaarwegen Zuid-Holland**

Veiligheidszone betreft het gedeelte van de vaarweg met een relatief hoog ongevalrisico. Deze liggen in de omgeving van bruggen, sluisen, bochten, kruispunten, zwaaiplaatsen, waterkerende constructies en hoogspanningslijnen en bestrijken daar de volle breedte van de vaarweg en hebben een lengte van maximaal 1,5 maal de lengte van het maatgevend schip; bij bruggen geldt een minimum afstand van 5m uit de buitenkant van de brug. Uitzondering zijn de toegang tot de Rijnhavenbrug in Alphen aan den Rijn en alle bruggen gelegen in het Korte Vlietkanaal, Rijn, Additioneelkanaal en Uitwateringskanaal, waarbij een minimale veiligheidszone van 5 meter uit te brug geldt, aangezien hier geringe beroepsvaart plaatsvindt.



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

## Ligplaatsenbeleid provinciale vaarwegen Zuid-Holland

### Ruimte voor de scheepvaart



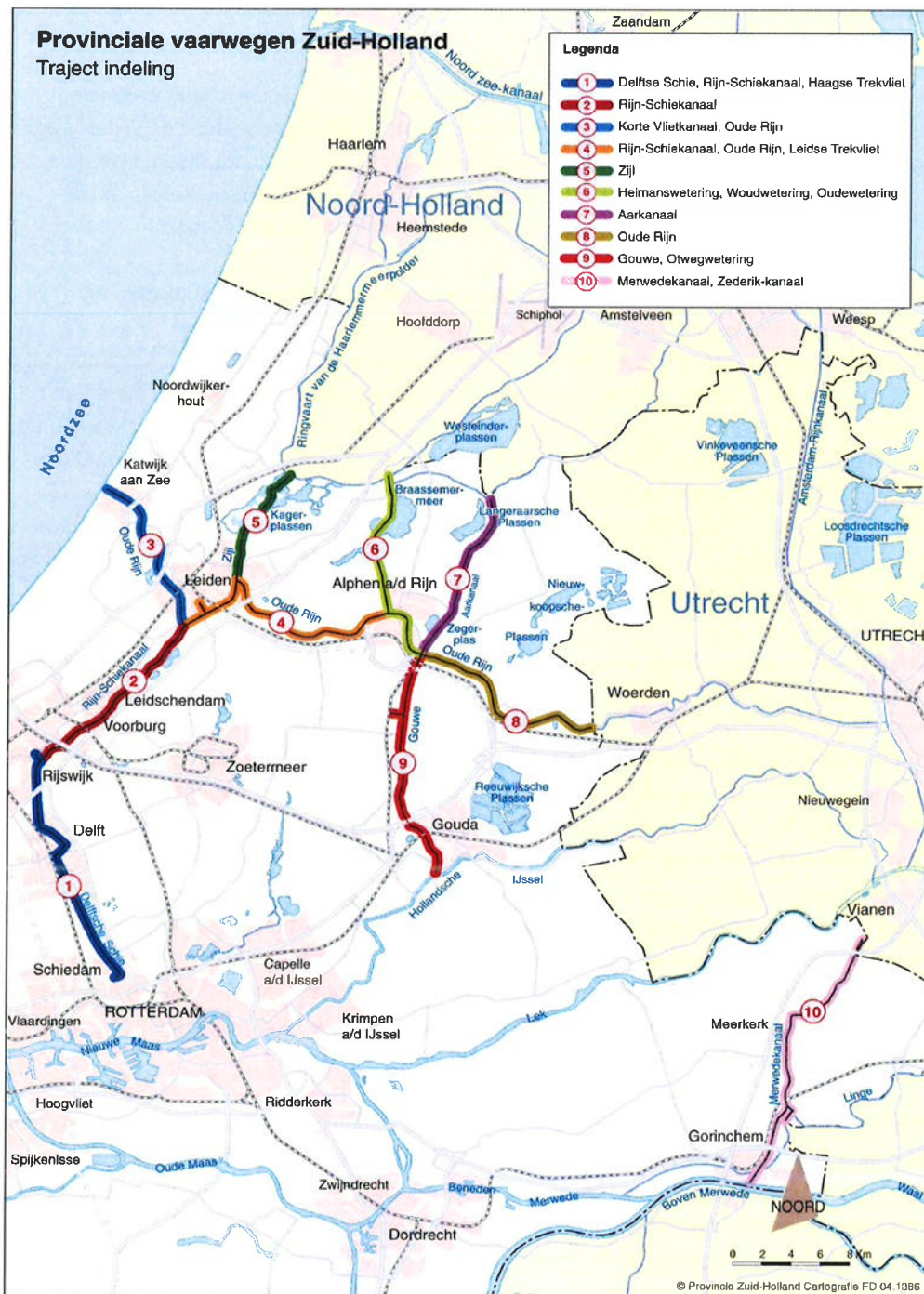
Gedeputeerde Staten, 18 december 2012





## Inhoudsopgave

Voorwoord .....	3
<b>1 Inleiding .....</b>	<b>5</b>
1.1 Aanleiding .....	5
1.2 Doelstelling .....	5
1.3 Status .....	6
1.4 Leeswijzer .....	7
<b>2 Beleid .....</b>	<b>9</b>
2.1 Algemene uitgangspunten .....	9
2.2 Definities .....	10
2.3 Ligplaatsenbeleid per gebruiksfunctie .....	11
2.3.1 Openbare ligplaatsen .....	11
2.3.2 Niet-openbare ligplaatsen .....	14
2.4 Ligplaatsvoorzieningen .....	16
<b>3 Raakvlakken beleid .....</b>	<b>19</b>
3.1 Recreatieve, milieu- en overige voorzieningen .....	19
3.2 Beleid van andere overheden .....	20
<b>BIJLAGE 1 Vaarstrookbreedte per vaarwegtraject .....</b>	<b>23</b>
<b>BIJLAGE 2: Afmetingen voor veiligheidszones .....</b>	<b>25</b>
<b>BIJLAGE 3 Gehanteerde breedte veiligheidsstroken .....</b>	<b>27</b>



Figuur 1: Overzichtskaart provinciale vaarwegen Zuid-Holland, traject indeling



## Voorwoord

Streng vorst zorgde de afgelopen winter voor veel schaatsplezier. Overal in Zuid-Holland waren de mensen op het ijs om een klein rondje te maken of een lange tocht. Tegelijkertijd hadden de dikke ijslagen ook tot gevolg dat het voor binnenvaartschippers op de provinciale vaarwegen steeds lastiger werd om goederen en grondstoffen te vervoeren. Begin februari zette de provincie daarom ijsbrekers in om de Delftse Schie, de Gouwe en de Oude Rijn weer toegankelijk te maken voor de binnenvaart.

Dit leverde gemengde reacties op. Schaatsers waren teleurgesteld terwijl binnenvaartschippers en bedrijven juist tevreden waren. Belangrijk in deze discussie is het feit dat de provincie de verantwoordelijkheid draagt voor het begaanbaar houden van de vaarwegen en om ervoor te zorgen dat de oevers geen schade oplopen. Daarbij gaat het alleen om de provinciale vaarwegen. Sloten, meren en plassen blijven dus ongemoeid. Verder is belangrijk dat het om vaarWEGEN gaat die gebruikt worden door de binnenvaartschippers. Zij varen tussen Amsterdam, Rotterdam en Antwerpen en kris kras door Zuid-Holland over de tien provinciale vaarwegen. Deze vaarwegen moeten ook bij vorst ijsvrij zijn, zoals de provinciale wegen in de winter sneeuwvrij moeten zijn. Om de vergelijking door te trekken: automobilisten en vrachtwagenchauffeurs zouden verbaasd zijn als de N207 tussen Gouda en Leimuiden in de winter zou worden afgezet zodat mensen daar sneeuwballen kunnen gooien.

Vanzelfsprekend draagt de provincie niet alleen in de winter verantwoordelijkheid voor een goede, veilige en vlotte doorvaart voor de beroeps- en recreatievaart op de vaarwegen, maar gedurende het hele jaar. Dit betekent een goed onderhoud van de vaarwegen, oevers, bruggen en sluisen. Om een optimale doorstroming op het water te realiseren hebben Gedeputeerde Staten in 2006 het voornemen vastgesteld om een algeheel ligplaatsverbod in te stellen. Dit is in lijn met het beleid in de andere provincies. Dit betekent dat, behoudens de daarvoor aangewezen ligplaatsvakken, geen ligplaats mag worden ingenomen op provinciale vaarwegen. Om de vergelijking tussen een weg en een vaarweg nog eens te maken: zoals op de N207 niet geparkeerd mag worden, mag op de Gouwe geen ligplaats worden ingenomen. Zoals gezegd is dit beter voor de doorstroming van de scheepvaart, maar ook ten gunste van het uitzicht van de bewoners aan het water. De provincie zal daarom voor recreanten voldoende ligplaatsvakken realiseren zodat er afmeerplaatsen zijn om aan wal te gaan, een dorpje of stad te bezoeken en daar wat te eten en te drinken. Want de provincie heeft natuurlijk oog voor de belangen van de recreant, de gemeenten en de lokale middenstand aan het water.

Voor de veiligheid op de provinciale vaarwegen zal met twee eigenaren van woonschepen worden gezocht naar een maatwerkoplossing. Verder zullen bestaande ligplaatsen bij particuliere oevers alleen worden uitgefaseerd als ze een belemmering vormen voor een vlotte en veilige scheepvaart. Bestaande rechten worden gerespecteerd, maar bij verkoop van de woning vervalt de bestaande ontheffing. In deze nota 'Ruimte voor de scheepvaart', de gewijzigde vaarwegenverordening en de beleidsregel staan het nieuwe provinciale beleid en de regelgeving beschreven. Hierin is gestreefd naar een optimale afweging van de belangen van de beroeps- en recreatievaart, ten behoeve van een optimale en veilige doorstroming op de provinciale vaarwegen.

Ingrid de Bondt  
Gedeputeerde Verkeer en Vervoer





provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Datum  
18 december 2012



# 1 Inleiding

## 1.1 Aanleiding

Voor de beroeps- en recreatievaart is het van belang dat de doorstroming op de provinciale vaarwegen vlot, veilig en betrouwbaar is. De Scheepvaartverkeerwet en het Binnenvaartpolitiereglement regelen dit in algemene zin en bieden de vaarwegbeheerder ruimte om nadere nautische regels voor het waarborgen van de verkeersveiligheid te stellen.

In de Beleidsnota Provinciale vaarwegen en scheepvaart 2006 (hierna: Nota 2006) hebben Gedeputeerde Staten van Zuid-Holland uitgangspunten en ambities voor het beheer van de provinciale vaarwegen vastgelegd. Voor een vlotte doorstroming is van belang dat schippers onder meer weten waar wel en niet ligplaats kan worden ingenomen. Met deze nota 'Ruimte voor de Scheepvaart' is er eenduidig, herkenbaar en handhaafbaar beleid geformuleerd.

## 1.2 Doelstelling

Het beheer van de provinciale vaarwegen in Zuid-Holland richt zich op de instandhouding en bruikbaarheid van de vaarweg voor de scheepvaart en het waarborgen van de vrijheid en de veiligheid van de scheepvaart. Daarvoor worden de vaarwegen op voldoende diepte gehouden, de oevers onderhouden en toezicht gehouden op de regels die op de vaarwegen gelden. Deze regels hebben onder meer betrekking op het uitvoeren van werken, het varen en het liggen met een vaartuig. Deze nota werkt de regels uit voor het ligplaats nemen van (woon-, recreatie-, binnenvaart-) schepen en andere vaartuigen en maakt dus integraal onderdeel uit van het beheerbeleid van de provinciale vaarwegen.

Het ligplaatsenbeleid beoogt een balans te vinden tussen de verbindende en ontsluitende functie die de vaarwegen hebben voor de scheepvaart. Bij de verbindende functie staat de vlotte doorstroming centraal. Als een vaarweg een ontsluitende functie heeft dan neemt het belang van wonen, recreëren en werken toe. De veiligheid moet altijd voldoende zijn gewaarborgd. Het zoeken van een balans tussen de verschillende functies die vaarwegen hebben is afhankelijk van de lokale omstandigheden en de toekomstverwachting van de scheepvaart.

De provinciale vaarwegen staan daarbij niet op zichzelf maar maken onderdeel uit van het totale vaarwegennetwerk in Zuid-Holland en sluiten aan op een boven- en onderliggende netwerk met (jacht-) havens en recreatiegebieden. Daar liggen de functies soms heel anders dan bij de provinciale vaarwegen en worden andere afwegingen gemaakt. Provinciale vaarwegen zijn niet concurrerend met deze netwerken



maar vullen deze aan. Samen zorgen deze netwerken voor een aantrekkelijk water(sport)gebied in Zuid-Holland.

### 1.3 Status

Het ligplaatsenbeleid, zoals in deze nota wordt beschreven, is het toetsingskader bij het innemen van ligplaatsen op de provinciale vaarwegen. Dit beleid wordt neergelegd in bindende juridische regels, te weten:

- de Vaarwegenverordening Zuid-Holland waarin de bevoegdheid van Gedeputeerde Staten is geregeld voor het verlenen van ontheffingen;
- de Beleidsregel ontheffingen ligplaatsen waarin het kader voor het verlenen van toestemming wordt vastgelegd en
- de verkeersbesluiten om waar nodig regels met verkeersborden langs de vaarwegen aan te geven.

Deze nota is een toelichting op de juridische regels en vormt, met deze regels, het toetsingskader voor het innemen van ligplaatsen.

Het ligplaatsenbeleid is tot stand gekomen na consultatie van gemeenten en belangenorganisaties (2010) en vervolgens een zienswijzeprocedure (2011/2012) waarin eenieder in de gelegenheid is gesteld om op het (voor-)ontwerp te reageren. De provinciale Statencommissie van Verkeer en Milieu heeft positief gereageerd op het voorgenomen ligplaatsenbeleid, maar heeft aandacht gevraagd voor eigenaren van woonschepen en het realiseren van voldoende gelegenheid om tijdelijk ligplaats in te nemen. Hieraan is tegemoet gekomen. Alle woonbooteigenaren in de provinciale vaarwegen die passief zouden uitfasen worden ongemoeid gelaten. In overleg met twee eigenaren van woonboten en betrokken gemeenten wordt gezocht naar een maatwerkoplossing. Verder is aandacht gevraagd voor voldoende passantenplaatsen. Ook hieraan wordt tegemoet gekomen. In overleg met gemeenten komen in totaal ca. 600 passantenplaatsen beschikbaar. Hiervan worden ca. 134 ligplaatsen in het voorjaar van 2013 gerealiseerd. De overige ligplaatsen waren al gerealiseerd in de aanloop van het nieuwe ligplaatsbeleid. De verantwoording van alle reacties is vastgelegd in de Nota van beantwoording.



## **1.4 Leeswijzer**

In hoofdstuk 2 worden eerst de algemene uitgangspunten toegelicht. Vervolgens worden daarin de onderbouwing gegeven van de gehanteerde zones, afstanden en afmetingen. Deze zijn van belang bij het verlenen van toestemming om ligplaats te mogen innemen. Tot slot wordt het ligplaatsenbeleid nader uiteengezet per gebruiksfunctie en voor ligplaatsvoorzieningen die gebruikt worden om ligplaats nemen mogelijk te maken.

In hoofdstuk 3 komen de raakvlakken met het ligplaatsenbeleid aan bod.



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Datum  
18 december 2012



## 2 Beleid

### 2.1 Algemene uitgangspunten

De provincie draagt de binnenvaart en de recreatievaart een warm hart toe. De vaarwegen die in beheer zijn van de provincie zijn bij uitstek geschikt om van de ene plaats naar de andere te varen. Voor de recreatievaart worden enkele vaarwegen ook gebruikt om het "Rondje Zuid-Holland" te varen. Schippers willen ook aanleggen. Binnenvaartschippers om te laden of te lossen, recreatieschippers om een boodschap te doen of te overnachten. Alle scheepvaart moet wel eens wachten op een brug- of sluisbediening.

Het samengaan van beide typen scheepvaart stelt eisen aan de vaarweg en het gebruik daarvan. Dit is afhankelijk van de omstandigheden van de betreffende vaarweg. Net als bij provinciale wegen, waarlangs niet overal de weg geparkeerd kan worden, geldt bij de vaarwegen dat niet overal ligplaats kan worden ingenomen.

In de Nota 2006 staat de functie van de vaarwegen beschreven voor zowel beroepsvaart als voor doorgaande recreatievaart. Daarbij is aangegeven welk scheepstype<sup>1</sup> als maatgevend moet worden beschouwd voor de inrichting, het beheer en onderhoud van de vaarwegen. Vervolgens zijn eisen voor de vaarwegen vastgesteld<sup>2</sup>.

Het ligplaatsenbeleid richt zich op de openbare doorgaande scheepvaartfunctie. Ligplaatsen in de vaarweg hebben een negatief effect op een vlotte doorvaart. Een schipper moet ter plaatse namelijk vaart minderen. Door helder te beschrijven waar wel en niet ligplaats mag worden ingenomen worden de belangen van de scheepvaart en de recreant die ligplaats wil innemen in het gewenste evenwicht gebracht. Voor de recreatievaart worden voldoende ligplaatsvakken gerealiseerd.

Op grond van het voorgaande worden de volgende algemene uitgangspunten gehanteerd:

1. Het concentreren van tijdelijke ligplaatsen voor beroepsvaart of recreatievaart (passanten) die voor de duur van enkele uren of enkele dagen willen verblijven; het gaat om openbare ligplaatsen in stedelijke omgeving of bij recreatiegebieden; een schipper is niet altijd nabij het schip aanwezig;
2. Het aanwijzen van tijdelijke ligplaatsen voor de doorgaande beroepsvaart en doorgaande recreatievaart die nodig zijn voor het veilig en vlot functioneren van de vaarweg. Te denken valt aan wachtplaatsen bij bruggen en sluisen en ligplaatsen bij openbare loswallen.

<sup>1</sup> CEMT-klasse voor de beroepsvaart en BRTN-klasse voor de recreatievaart. CEMT: In Europa is de binnenvaart opgedeeld in CEMT-classes, op basis van de afmetingen van vaarwegen. De Conférence Européenne des Ministres de Transport (CEMT) heeft deze klasse-indeling bepaald. BRTN: de Beleidsvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN) formuleert klassen van vaarwegen, die de (beoogde) functionaliteit (doorvaarbaarheid) voor (typen van) recreatieve scheepvaart aangeven

<sup>2</sup> De eisen zijn vastgesteld op basis van de Richtlijnen Vaarwegen



3. Het reguleren van het vaste ligplaats nemen door woonschepen en recreatieschepen in ruim vaarwater; dit is op plaatsen waar de vaarweg ruimer is dan vereist voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer.
4. Het voorkomen van ligplaats nemen op locaties die nadelig zijn voor een veilige en vlotte scheepvaart of voor de instandhouding van de vaarweg.

## 2.2 Definities<sup>3</sup>

Om de uitgangspunten te vertalen naar (juridische) regels is aansluiting gezocht bij de opzet in andere (buur-) provincies. Onder ligplaats nemen wordt verstaan het tijdelijk of blijvend stilliggen van vaartuigen. Bijzondere omstandigheden waardoor ligplaats nemen onvermijdelijk is, zoals motorpech of andere uitzonderlijke situaties, worden geaccepteerd.

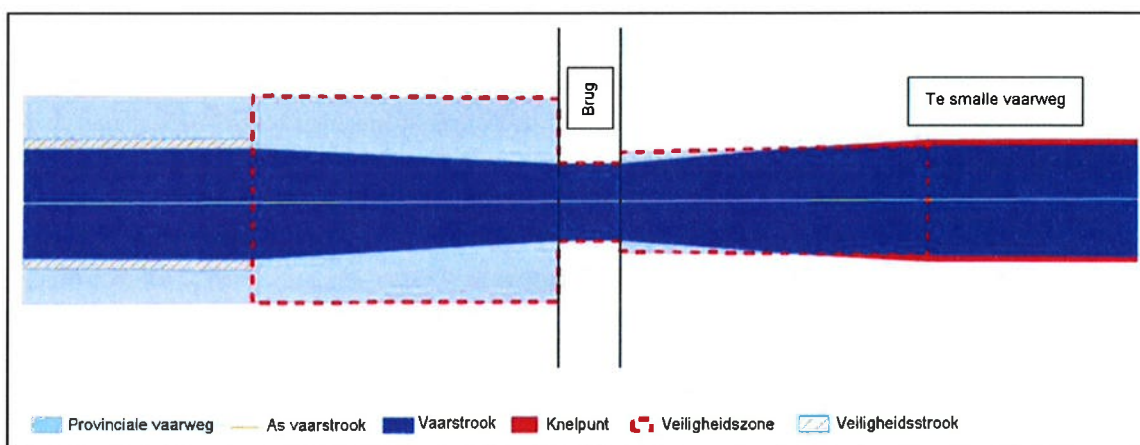
Het innemen van een ligplaats is toegestaan op aangegeven plaatsen, met bijbehorend doel en duur, of op plaatsen met een ontheffing. Het gaat daarbij om:

1. *openbare ligplaatsen* (ligplaatsen voor doorgaande recreatie- en beroepsvaart, wachtplaatsen en openbare loswallen); dit zijn daartoe *bestemde dan wel aangegeven ligplaatsen*.
2. *niet-openbare ligplaatsen* (particuliere ligplaatsen - zoals drijvende woningen en ligplaatsen voor particuliere recreatieve schepen - of bedrijfsloswallen/-activiteiten, veerponten, passagiersvaart en drijvende inrichtingen); dit zijn ligplaatsen met toestemming door een ontheffing.

Niet-openbare ligplaatsen moeten liggen:

- a. buiten de vastgestelde vaarstrook voor de beroepsvaart en met inachtneming van de veiligheidsstrook;
- b. buiten de veiligheidszones van gevarenpunten, zoals bij bruggen, sluisen, bochten en kruisingen;

Voor de begrippen wordt verwezen naar figuur 1.



**Figuur 1: Voorbeeldweergave functionele indeling van de vaarweg.** In het voorbeeld staat een brug, maar het kan ook gaan om andere kunstwerken die de veiligheidszone bepalen.

<sup>3</sup> Een volledige lijst met definities is opgenomen in de Beleidsregel ontheffingen ligplaatsen



Buiten de aangewezen openbare ligplaatsen mag aan openbare oevers geen ligplaats worden ingenomen.

Bij de beoordeling van het al dan niet toestaan van niet-openbare ligplaatsen worden de volgende definities voor vaarstroken, veiligheidsstroken en veiligheidszones gehanteerd.

De vaarstrook is dat deel van de vaarweg dat uitsluitend bestemd is voor varende verkeer. De vaarstrookbreedtes zijn afhankelijk van de CEMT-klasse van de vaarweg en de intensiteit van het scheepvaartverkeer. Om aanwezige woonschepen te ontzien is waar nodig de vaarstrook plaatselijk versmald. In bijlage 1 zijn de gehanteerde vaarstrookbreedtes weergegeven.

Veiligheidszones zijn gebieden in de vaarweg waar de veiligheid van het scheepvaartverkeer extra aandacht vraagt. Het innemen van ligplaatsen kan daar een ongewenst effect hebben op de vlotheid en veiligheid van het doorgaande scheepvaartverkeer. Voorbeelden van dergelijke zones zijn gebieden rond bruggen, sluisen, kruispunten, bochten, zwaai(keer)-plaatsen, hoogspanningslijnen en waterkerende constructies.

Bij objecten in, over en langs de vaarweg kunnen bovendien de instandhouding en de bruikbaarheid van de vaarweg in geding zijn. Te denken valt aan schade aan deze kunstwerken als gevolg van brand of explosie. Ook om die reden is ligplaats nemen op plaatsen zoals onder of in de directe nabijheid van een brug niet wenselijk. In bijlage 2 zijn de gehanteerde afmetingen bij veiligheidszones weergegeven. Met het vaststellen van afmetingen voor veiligheidszones wordt bereikt dat manoeuvres van schepen daar vlot en veilig kunnen plaatsvinden en de instandhouding van kunstwerken wordt gewaarborgd.

De veiligheidsstrook is de ruimte vanuit de vaarstrook richting de oever. De veiligheidsstrook is een buffer tussen het varende en het liggende schip. De afstand die hiervoor wordt gehanteerd is afhankelijk van de CEMT-klasse van de vaarweg. In bijlage 3 is dit uitgewerkt voor alle provinciale vaarwegen.

Met de gehanteerde vaarstroken, veiligheidsstroken en veiligheidszones voor het ligplaatsenbeleid is een vlot en veilig scheepvaartverkeer gediend, maar is ook rekening gehouden met betrokken belangen op een bepaalde vaarweg.

## **2.3 Ligplaatsenbeleid per gebruiksfunctie**

### **2.3.1 Openbare ligplaatsen**

#### ***Wachtplaatsen***

Wachtplaatsen zijn alleen bestemd voor schepen in afwachting van een brug- en/of sluisbediening. Voor wachtplaatsen geldt het uitgangspunt dat zowel recreatie- als beroepsvaart veilig ligplaats kan innemen. Minimaal is aan weerszijden van een brug of sluis één gecombineerde wachtplaats beschikbaar voor recreatie- en beroepsvaart. Mogelijk liggen bruggen dicht achter elkaar en wordt het gebruik van een





wachtplaats voor meerdere bruggen gecombineerd. Wachtplaatsen liggen doorgaans in een veiligheidszone.



**Foto 1: Gescheiden wachtplaats voor klein schip (voor) en groot schip**

#### ***Ligplaatsen voor doorgaande beroepsvaart***

Naast het ligplaats innemen om te wachten bij bruggen en sluizen neemt de beroepsvaart ook ligplaats in voor overnachtingen, mede in verband met de rust- en vaartijden op grond van de Binnenvaartwet. De provincie biedt, waar nodig, de beroepsvaart voldoende openbare ligplaatsen langs de vaarwegen en wijst daarvoor ligplaatsvakken aan. Het naleven van de rust- en vaartijden op grond van de Binnenvaartwet is immers in het belang van de provincie en alle vaarweggebruikers. Waar walstroom wordt aangeboden is het verboden om gebruik te maken van een dieselgenerator voor huishoudelijk gebruik. Dit wordt geregeld in de verkeersbesluiten voor de betreffende ligplaatsvakken.

#### ***Loswallen voor beroepsvaart***

De provincie voorziet in een aantal openbare loswallen. Het innemen van ligplaatsen bij openbare provinciale loswallen (anders dan nodig voor laden en/of lossen) kan, zover het normale gebruik van deze voorziening het toelaat, na toestemming en onder voorwaarden worden toegestaan.



Foto 2: Openbare ligplaatsen voor beroepsvaart

***Openbare ligplaatsen voor (doorgaande) recreatievaart (passantenplaatsen)***

De doorgaande recreatievaart wil vaak in de vaarweg ligplaats innemen. Dit kan zijn voor een kort toeristisch bezoek aan een stad of dorp, of voor het doen van boodschappen. Deze functie vergroot de



Foto 3: Openbare ligplaats voor recreatievaart

aantrekkelijkheid van de vaarweg en de aan de vaarweg gelegen gemeenten. Gemeenten hebben dan ook vaak de wens, vanuit economische motieven, om de doorgaande recreatievaart kortdurend ligplaats aan te bieden in het centrum of nabij een attractie. De provincie Zuid-Holland wijst dan ook in overleg met de gemeente ligplaatszones voor recreatievaartuigen (passantenplaatsen) aan. Enige hinder voor de doorgaande scheepvaart wordt daar geaccepteerd. Bij openbare ligplaatsen worden eenvoudige aanlegvoorzieningen (bolders, trapjes e.d.) aangebracht.

Tussen gemeente en provincie vindt afstemming plaats over het toezicht en handhaving van passantenplaatsen, waar enerzijds nautische regels en anderzijds regels voor de openbare orde gelden.



### **2.3.2 Niet-openbare ligplaatsen**

#### ***Ligplaatsen voor bedrijfsactiviteiten***

De beroepsvaart neemt vaak ligplaats in voor laden en lossen. Ook scheepsreparatiebedrijven hebben ligplaatsen nodig voor binnenvaart- of recreatieschepen. Deze economische functie is aan een terrein aan de vaarweg gebonden. Er is daarom een transport- en economisch belang verbonden aan de vaarweg.

Voor ligplaatsen voor bedrijfsactiviteiten geldt het uitgangspunt dat deze niet gelegen zijn in een vaarstrook of veiligheidszone. Een ligplaats gelegen in een veiligheidsstrook is toegestaan als er geen nautische bezwaren zijn en hiervoor schriftelijke toestemming is van de rechthebbende van de oever.

Bestaande ligplaatsen waarvoor een ontheffing aanwezig is en waarvoor, op basis van het nieuwe beleid, weer een ontheffing zouden worden verleend, blijven behouden. Voor die gevallen wordt het volgende ontheffingenbeleid gehanteerd:

- Houders van een ontheffing (bedrijven met een ontheffing) komen in aanmerking voor een nieuwe ontheffing (dan wel behouden hun ontheffing). Dit geldt zolang de bedrijfssituatie niet wijzigt (geen opheffing van de directe gebondenheid van de bedrijfsfunctie aan de vaarweg);
- Een wijziging van de bedrijfssituatie wordt als een nieuwe situatie beoordeeld.

In het geval van een aanvraag voor een nieuwe ligplaats, zal het verzoek om een ontheffing alleen worden ingewilligd als aan alle uitgangspunten voor de locatie wordt voldaan

Als een bedrijf niet in aanmerking komt voor een ontheffing, maar toch een ligplaats wil, dan zal deze daarin mogelijk kunnen voorzien door een 'inkassing' op eigen terrein.

Passagiersvaart heeft op- en afstapplaatsen nodig, meestal op locaties bij attracties of in het centrum van steden. In overleg met betrokken bedrijven of organisaties en gemeenten worden locaties aangewezen, waar ontheffing wordt verleend voor het plaatsen van een steiger. Daarbij worden afspraken gemaakt over de voorwaarden, zoals de duur van het plaatsen nemen, die aan de ontheffing worden verbonden.

#### ***Niet-openbare ligplaatsen voor (niet doorgaande) recreatievaart***

Langs particuliere oevers wordt vaak ligplaats ingenomen, die voornamelijk fungeren als thuishaven. De behoefte aan deze ligplaatsen wordt onderkend. Het ongereguleerd toestaan van dergelijke ligplaatsen in de provinciale vaarwegen zou echter kunnen leiden tot onwenselijke situaties voor de vlotte en veilige doorvaart. Dit betekent dat het innemen van een ligplaats wordt gereguleerd door middel van een ontheffingensysteem. Een ontheffing voor dergelijke (nieuwe) ligplaatsen voor recreatievaart kan alleen worden verleend als aan alle veiligheidseisen wordt voldaan: buiten de vaarstrook, de veiligheidsstrook en de eventuele veiligheidszone. Bij de vaststelling van de vaarstroken en veiligheidszone is rekening gehouden met de betrokken belangen.



**Foto 4: Ligplaatsen aan particuliere oevers zijn met ontheffing toegestaan buiten de vaarstrook, veiligheidsstrook of veiligheidszone**

Bestaande (legale) ligplaatsen aan particuliere oevers, die op grond van de nieuwe uitgangspunten niet wenselijk zijn (ze liggen geheel of gedeeltelijk binnen een vaarstrook en/of veiligheidsstrook en/of veiligheidszone), worden passief uitgefaseerd. Dit houdt in dat reeds verleende ontheffingen stand houden. Wanneer voor dezelfde plek een nieuwe aanvraag komt (bijvoorbeeld bij wisseling van perceeleigenaar) wordt echter geen ontheffing meer verleend.

Particuliere ligplaatsen voor recreatievaart aan een openbare oever (een oever in eigendom en/of beheer van een overheidsinstantie dan wel een oever die openbaar toegankelijk is) worden niet toegestaan omdat:

- de vlotheid en veiligheid van de doorgaande scheepvaart wordt beperkt door de aanwezigheid van ligplaatsen en in deze gevallen het doorvaartbelang zwaarder laat wegen;
- de provincie in geval van openbare oevers het belang van openbaarheid (openbaar gebruik) voorrang geeft op het particuliere belang (particulier gebruik).

Voor openbare oevers worden dus geen ontheffingen verleend voor een particulier om ligplaats in te nemen. Op vaarwegen met geringe binnenvaart (trajecten 2, 3, 7 en 8) wil Provincie meewerken aan watersportverenigingen om ligplaatsen in te richten en te beheren. Voorwaarde is dat de vereniging een maatschappelijk doel dient en voor een ieder toegankelijk moet zijn<sup>4</sup>.

#### ***Ligplaatsen voor een woonfunctie en een niet-vaarweggebonden bedrijfsfunctie***

Ligplaatsen voor woonboten of niet-vaarweggebonden bedrijfsfunctie kunnen nadelig zijn voor de doorvaartfunctie van de vaarweg. Scheepvaart moet daar waar drijvende woningen te dicht op de vaarstrook liggen, haar snelheid minderen om hinder (door golfslag) te voorkomen. Het is van belang dat drijvende woningen niet op ongewenste locaties liggen, dus buiten de vaarstrook, de veiligheidsstrook en de eventuele veiligheidszone.

---

<sup>4</sup> Betrokken gemeente en waterschap zullen hieraan ook toestemming moeten verlenen (zie paragraaf 3.2).



Vanwege de belangen die bij bestaande situaties gemoeid zijn, erkent de provincie dat legale drijvende woningen ed. niet 'zomaar' opgeheven kunnen worden. De binnenvaart is op deze plaatsen veelal zo gering (ook in de toekomst), dat het verantwoord wordt gevonden de bestaande situatie voort te zetten. Om hieraan beleidsmatig invulling te geven zijn de vaarstrookbreedtes plaatselijk aangepast (zie bijlage 1).

Voor bestaande legale situaties (met een ontheffing op naam) geldt het volgende:

- als deze **buiten de vaarstrook, veiligheidsstrook en/of veiligheidszone liggen**, behouden eigenaren hun ontheffing. Als er sprake is van een aanvraag voor een nieuwe ontheffing wordt voor de drijvende woning op betreffende locatie (bij eigendomsoverdracht) een nieuwe ontheffing verleend. De mogelijkheid van gebruik van de locatie als ligplaats houdt stand.
- Als deze (geheel of gedeeltelijk) binnen **een veiligheidszone** liggen, behouden eigenaren doorgaans hun ontheffing. In voorkomende gevallen zal de provincie in overleg met betrokken eigenaren zoeken naar een maatwerkoplossing.

## 2.4 Ligplaatsvoorzieningen

Om ligplaats in te kunnen nemen zijn voorzieningen nodig. Dit kunnen voorzieningen zijn om een schip vast te leggen (ligplaatsconstructies) of een voorziening om een schip in ligplaats in te nemen (insteekhaven of inkassing).

### **Ligplaatsconstructies**

Schepen liggen vast aan bolders, meerpalen, steigers en dergelijke. Voor alle constructies die in de vaarweg worden gerealiseerd is toestemming nodig (ontheffingsplicht).

Voor het toestaan van deze constructies worden dezelfde uitgangspunten gehanteerd als voor de ligplaatsen. Het is dus van belang of, in het geval van niet-openbare ligplaatsen, op die locatie ook een ontheffing voor het ligplaats nemen verleend zou worden.

Aan de constructies worden voorwaarden gesteld, zoals aan de afmetingen en de ligging in de vaarweg. Bovendien kunnen voorwaarden worden gesteld om mogelijk te maken dat de provincie noodzakelijk onderhoud kan uitvoeren.

Bovenstaande geldt altijd voor ligplaatsconstructies die worden toegestaan na inwerkingtreding van dit nieuwe ligplaatsenbeleid. Voor bestaande constructies wordt dezelfde lijn gevolgd als voor het innemen van ligplaatsen (paragraaf 2.3.2):

- Op situaties die op grond van het voorgaande beleid al illegaal waren en gezien de geldende uitgangspunten ongewenst zijn kan direct worden gehandhaafd.
- Daar waar deze situaties door het nieuwe beleid niet meer voldoen, worden deze passief uitgefaseerd.



### ***Insteekhavens en inkassingen***

Een interessant alternatief voor het ligplaats nemen in de vaarweg is de aanleg van een insteekhaven (schip ligt dwars op de vaarweg) of een inkassing (schip ligt evenwijdig aan de vaarweg). Deze maken geen deel uit van de vaarweg. Toch kunnen deze wel gevolgen hebben voor de veiligheid van de scheepvaart. De bewegingen van schepen van en naar een insteekhaven of inkassing kunnen nautische conflicten opleveren. Voor het doorbreken van een oever voor het aanleggen van een insteekhaven of inkassing is toestemming van de provincie nodig (ontheffingplicht). Aan deze toestemming worden de volgende voorwaarden verbonden:

- a. de uitmonding is niet direct gelegen in een vaarstrook of veiligheidszone;
- b. in geval de uitmonding uitkomt in een veiligheidsstrook dienen er geen nautische bezwaren te bestaan.



**Foto 6: Particuliere steiger en insteekhaven.**

Dit betekent dat insteekhovens en inkassingen buiten de vastgestelde vaarstrook worden toegestaan, mits er geen nautische bezwaren bestaan. Deze nautische bezwaren hangen samen met de plaatselijke omstandigheden, zoals bijvoorbeeld een combinatie van druk scheepvaartverkeer en een onoverzichtelijke situatie. Om deze reden zijn insteekhovens en inkassingen in veiligheidszones in het geheel niet toegestaan. Bestaande situaties, die op grond van het nieuwe beleid niet meer zouden worden toegestaan, blijven in stand totdat de (provinciale) oever moet worden vervangen. In dat geval zal de oever ter plaatse van de inkassing of insteekhaven worden afgesloten. Als zodanig faseren de nu ongewenste situaties uit. Met betrokken eigenaren wordt dan gezocht naar een maatwerkoplossing.

Bestaande inkassingen en insteekhovens voor bedrijfsactiviteiten, waarvoor een ontheffing is verleend en waarvoor op basis van het nieuwe beleid weer een ontheffing zou worden verleend, blijven behouden. Voor die gevallen wordt het volgende ontheffingenbeleid gehanteerd:



- Bedrijven met een ontheffing komen in aanmerking voor een nieuwe ontheffing, dan wel behouden hun ontheffing. Dit geldt zolang de bedrijfssituatie niet wijzigt (er is geen sprake van het opheffen van de directe gebondenheid van de bedrijfsfunctie aan de vaarweg);
- Een wijziging van de bedrijfssituatie wordt als een nieuwe situatie beoordeeld.



## 3 Raakvlakken beleid

### 3.1 Recreatieve, milieu- en overige voorzieningen

Vooraf voor kleinere boten is het interessant om deze in plaats van een aanlegconstructie met een beweegbare constructie te water te laten. Deze vallen buiten de reikwijdte van deze nota, maar hebben raakvlakken met het ligplaatsenbeleid. Daarom worden deze nader toegelicht. Ook allerlei voorzieningen die direct en indirect met recreatie te maken hebben (zwemtrappen, springplanken en dergelijke) komen in de vaarwegen voor en worden hier toegelicht.

#### ***(Particuliere) Constructies voor het te water laten van (recreatie)schepen***

Voor het te water laten van (recreatie)vaartuigen worden soms voorzieningen op de oever aangebracht: lanceerinrichtingen, takels, kranen, botenliften, botenhellingen. Constructies die op enige wijze verbonden zijn aan een openbare oever, die in eigendom is van de provincie, zullen nooit worden toegestaan. Voorzieningen op de particuliere oever die niet blijvend boven het water uitsteken kunnen worden toegestaan. Voorzieningen die blijvend boven het water worden aangebracht worden toegestaan, indien aan een ligplaats eveneens ontheffing zou worden verleend.

Aan voorzieningen kan de provincie voorwaarden stellen in verband met de veiligheid van het scheepvaartverkeer, maar ook in verband met de instandhouding van de vaarweg en de oever. Van belang is bijvoorbeeld het waarborgen van het zicht vanaf het water op de voorziening en de daaruit voortvloeiende activiteit. Een voorwaarde is ook dat, daar waar er géén sprake is van een ligplaats, de ligduur van het te water gelaten schip zeer beperkt is. Een schip moet op dergelijke plaatsen dus na een korte tijd wegvaren na het te water laten. Ook mag de constructie niet langer dan nodig voor het te water laten van het vaartuig uit de oever steken.



Foto's 7 en 8: Voorzieningen voor te water laten van schepen





### **Zwemtrappen, springplanken en dergelijke**

Zwemmen is op grond van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) niet toegestaan in het gedeelte van een (provinciale) vaarweg dat bestemd is voor de doorgaande scheepvaart. Zwemtrappen, springplanken en dergelijke zijn daarom verboden.

Wanneer een constructie redelijk dan wel noodzakelijk wordt geacht, zoals een calamiteitentrap daar waar het op een andere manier niet goed mogelijk is om op de oever te komen, wordt een ontheffing verleend.



Foto 9: Springplank met steiger langs een openbare oever

### **Milieuvoorzieningen bij ligplaatsen**

De aanleg van vuilwaterinnamepunten in jachthavens is wettelijk geregeld. Op basis van het Activiteitenbesluit volgens de Wet milieubeheer zijn jachthavens, die plaats bieden aan meer dan 50 kajuitbootjes, verplicht om een voorziening te hebben voor het opvangen van huishoudelijk afvalwater, inclusief rioleringswater uit pleziervaartuigen.

Voor de aanleg van vuilwaterinnamepunten buiten jachthavens bestaat er geen wettelijke regeling.

Met betrekking tot afvalwater geldt overigens dat de gemeente op grond van de Wet milieubeheer en de Wet algemene bepalingen omgevingsrecht (Wabo) verantwoordelijk is voor lozingen op de riolering (indirecte lozingen) en dat het waterschap op grond van de Waterwet toeziet op lozingen op het oppervlaktewater (directe lozingen).

Schippers mogen vuilwater niet overboord gooien (op het oppervlaktewater), maar moeten dit lozen via het (gemeentelijk) rioleringsstelsel.

## **3.2 Beleid van andere overheden**

Naast de provincie zijn er ook andere overheden die beleid en regelgeving (kunnen) vormen over het innemen van ligplaatsen en/of het plaatsen van ligplaatsvoorzieningen. De verschillende overheden doen dat vanuit hun rol en met hun bijbehorende doelstellingen.



De **provincie** doet dit over de provinciale vaarwegen vanuit haar rol als vaarwegbeheerder en nautisch beheerder, met als doelen het beheren van de vaarwegen als infrastructuur voor doorgaande scheepvaart (bruikbaarheid, instandhouding) en het borgen van een veilige en vlotte doorvaart (goede verkeersordening). De provincie richt zich daarbij met name op doorgaande beroepsvaart (gezien de CEMT-klasse van de vaarweg) en recreatietoervaart (gezien de BRTN-klasse van de vaarweg).

De **gemeente** is als lokale overheid de primaire instantie die voor zijn burgers beleid en regels stelt over het gebruik van de openbare ruimte, die gebieden bestemt en toeziet op openbare orde. Gemeenten kunnen vanuit hun rol ook met bestemmingsplannen of verordeningen (zoals de Algemene Plaatselijke Verordening), als zij dat nodig of wenselijk vinden, (gebruik van) ligplaatsen regelen. Zo kan een gemeente bepalen dat schepen vanwege het stadsgezicht in ordelijke staat moeten verkeren. Ook kunnen gemeenten dan wel politie bij overlast, zoals geluidsoverlast door gebruikers van een ligplaats, optreden, zoals ook in andere gevallen van overlast en handhaving van de openbare orde.

Tot slot is er het **waterschap** dat als watersysteembeheerder beleid en regels stelt ter bescherming van het watersysteem. Deze regels worden doorgaans in de Keur (dé verordening van het waterschap) opgenomen. Het gaat bijvoorbeeld om bepalingen dat niet zomaar objecten in op of aan oevers mogen worden geplaatst. Of om ligplaatsverboden ter bescherming van de doorstroming.

Het is belangrijk dat overheden over hun beleid met elkaar communiceren en, waar dat nodig is, afstemmen. De provincie heeft daarom ook gemeenten en waterschappen in het gebied bij de totstandkoming van deze nota betrokken.

Daarnaast is het wenselijk dat de burger weet dat er vanuit verschillende overheden beleid kan zijn. De provincie schenkt daarom aandacht aan het informeren van de burger over mogelijk bijkomend beleid van andere overheden. Het is van belang dat als de provincie een ligplaats ergens toestaat, dat voor de burger ook duidelijk wordt gemaakt dat er (mogelijk) nog toestemmingen van de gemeente en/of het waterschap nodig zijn, voordat deze daadwerkelijk ligplaats kan innemen.



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Datum  
18 december 2012



## BIJLAGE 1 Vaarstrookbreedte per vaarwegtraject

Traject	Vaarverbinding	CEMT- klasse	Maatgevende schip	3B	Wind- toeslag	Vaarstrook in meters
Traject 1a	Delftse Schie	III	70 x 8,2	24,6	10	34,6 *)
Traject 1b	Rijn-Schiekanaal Delft -Den Haag	III	70 x 7,2	21,6	5	26,6
Traject 1c	Haagse Trekvlucht	III	70 x 7,2	21,6	5	26,6
Traject 2a	Rijn-Schiekanaal Den Haag- Leidschendam	II	55 x 6,6	19,8	0	19,8
Traject 2b	Rijn-Schiekanaal sluis Leidschendam - Voorschoten	II	55 x 6,6	19,8	0	25,0
Traject 3	Voorschoten-Katwijk	III	85 x 8,2	24,6	10	34,6 **)
Traject 4a	Rijn-Schiekanaal Voorschoten-Leiden	III	85 x 8,2	24,6	0	24,6
Traject 4b	Oude Rijn Leiden-Koudekerk aan den Rijn	III	85 x 8,2	24,6	10	34,6
Traject 4c	Oude Rijn Koudekerk aan den Rijn - Alphen aan den Rijn	IV	90 x 9,5	28,5	10	38,5
Traject 4d	Leidse Trekvlucht	III	85 x 8,2	24,6	0	24,6
Traject 5a	Zijl	III	70 x 8,2	24,6	10	34,6
Traject 5b	Vaargeul door Kagerplassen	III	70 x 8,2	24,6	35	59,6
Traject 5c	s Gravenwater; vaargeul Kagerplassen – Ringvaart	III	70 x 8,2	24,6	10	34,6
Traject 6a	Oude Rijn Alphen aan den Rijn	IV	90 x 9,5	28,5	11	39,5
Traject 6b	Heimanswetering, Woudwetering, Paddegat	IV	90 x 9,5	28,5	11	39,5
Traject 6c	Vaargeul Braassmermeer	IV	90 x 9,5	28,5	55	94,5
Traject 6d	Oude Wetering	IV	90 x 9,5	28,5	11	39,5
Traject 7	Aarkanaal	III	70 x 8,2	24,6	1	25,0
Traject 8a	Oude Rijn Alphen aan den Rijn – Zwammerdam	III	85 x 8,2	24,6	5	29,6
Traject 8b	Oude Rijn Zwammerdam - grens Utrecht	I	38,5 x 5,05	15,13	1,9	17,0 ***)
Traject 9a	Voorhaven Julianasluis	IV	90 x 9,5	28,5	7	39,5
Traject 9b	Gouwe	IV	90 x 9,5	28,5	7	39,5
Traject 9c	Otwegwetering	-	-	-	-	12,75
Traject 10a	Merwedekanaal Vianen-Arkel	IV	105 X 9,5	28,5	7	35,5
Traject 10b	Merwedekanaal Arkel – Gorinchem	IV	105 X 9,5	28,5	7	35,5
Traject 10c	Verbindingskanaal Merwedekanaal-Linge	II	55 x 6,6	19,8	7	26,8

\*) tussen hectometerpaal 34,65 – 34,75 geldt een vaarstrookbreedte van 29,6m

\*\*\*) tussen hectometerpaal 2,65 - 4.20, 6,20 – 8,40 geldt een vaarstrookbreedte van 16,4m

\*\*\*) tussen hectometerpaal 21,1 – grens provincie Utrecht geldt een vaarstrookbreedte van 11m

De breedte van een vaarstrook komt tot stand door de breedte van het maatgevend schip te vermenigvuldigen met 3 en een toeslag voor wind (en golven in vaargeulen) toe te passen. Voor alle provinciale vaarwegen geldt volgens de Richtlijnen Vaarwegen het "krap profiel" dat van toepassing is op vaarwegen met minder 5.000 binnenvaartschepen per jaar.

Waar andere belangen zwaarder wegen dan de binnenvaart zijn de vaarstroken plaatselijk versmald tot een enkelstrooksprofiel. Dit is met name aan de orde op de trajecten 2, 3, 7 en 8. Op die delen krijgen woonschepen en recreatieschepen de ruimte om met ontheffing ligplaats in te nemen. Ter plaatse van aangewezen ligplaatsvakken kan de beschikbare vaarstrook smaller zijn dan de aangegeven maten.



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Datum  
18 december 2012



## **BIJLAGE 2: Afmetingen voor veiligheidszones**

### Veiligheidszones

Voor een veiligheidszone bij bruggen en sluizen geldt in het algemeen een afstand van 1,5 maal de lengte van het maatgevende schip vanaf weerszijde van de brug of de sluis. Deze afstand is gerelateerd aan de zone voor wachtplaatsen die in de Richtlijnen Vaarwegen wordt gehanteerd. In deze zone zijn geen ligplaatsen gewenst, anders dan wachtplaatsen. Dit ter bescherming van genoemde belangen van het scheepvaartverkeer en de instandhouding van de vaarweg. Indien de nautische situatie daar aanleiding voor geeft wordt een veiligheidszone achterwege gelaten. Bij bruggen geldt een minimale afstand van 5m uit de buitenkant van de constructie. Bij een sluis is altijd een veiligheidszone aanwezig.

Bij kruispunten tussen vaarwegen met beroepsvaart of tussen een vaarweg met beroepsvaart en een recreatieve vaarweg kan de veiligheid in het geding zijn. In dat geval wordt 1,5 maal de lengte van het maatgevende schip gerekend vanaf het midden van het kruispunt. Bij bochten wordt zonodig een veiligheidszone van 1,5 maal de lengte van het maatgevende schip aan weerszijde van de bocht gehanteerd. Bij zwaaiplaatsen wordt 1,5 maal de lengte van het maatgevende schip vanaf het midden van de zwaaiplaats gerekend, tenzij de zwaairuimte feitelijk kleiner is dan het maatgevende schip. Dan wordt 1,5 maal de beschikbare ruimte (breedte van de vaarweg) bij de zwaaiplaats vrijgehouden. Bij hoogspanningsleidingen geldt een afstand van 27,5 meter<sup>5</sup> vanuit de hartlijn van de leidingen. De veiligheidszone bij waterkerende constructies is gelijk aan de afmetingen van de constructie zelf.

---

<sup>5</sup> Vrij te houden ruimte volgens de eisen van de hoogspanningsnetbeheerder



provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Datum  
18 december 2012



## BIJLAGE 3 Gehanteerde breedte veiligheidsstroken

Traject	Vaarverbinding	Vaarstrook in meters	Veiligheidsstrook
Traject 1a	Delftse Schie	34,6 *)	4
Traject 1b	Rijn-Schiekanaal Delft -Den Haag	26,6	4
Traject 1c	Haagse Trekvllet	26,6	4
Traject 2a	Rijn-Schiekanaal Den Haag- Leidschendam	19,8	3,5
Traject 2b	Rijn-Schiekanaal sluis Leidschendam - Voorschoten	25,0	3,5
Traject 3	Voorschoten-Katwijk	34,6 **)	4
Traject 4a	Rijn-Schiekanaal Voorschoten-Leiden	24,6	4
Traject 4b	Oude Rijn Leiden-Koudekerk aan den Rijn	34,6	4
Traject 4c	Oude Rijn Koudekerk aan den Rijn - Alphen aan den Rijn	38,5	5
Traject 4d	Leidse Trekvllet	24,6	-
Traject 5a	Zijl	34,6	4
Traject 5b	Vaargeul door Kagerplassen	59,6	-
Traject 5c	's Gravenwater; vaargeul Kagerplassen - Ringvaart	34,6	4
Traject 6a	Oude Rijn Alphen aan den Rijn	39,5	5
Traject 6b	Heimanswetering, Woudwetering, Paddegat	39,5	4
Traject 6c	Vaargeul Braassemmeer	94,5	-
Traject 6d	Oude Wetering	39,5	4
Traject 7	Aarkanaal	25,0	4
Traject 8a	Oude Rijn Alphen aan den Rijn - Zwammerdam	29,6	4
Traject 8b	Oude Rijn Zwammerdam - grens Utrecht	17,0 ***)	4
Traject 9a	Voorhaven Julianasluis	39,5	5
Traject 9b	Gouwe	39,5	5
Traject 9c	Otwegwetering	12,75	-
Traject 10a	Merwedekanaal Vianen-Arkel	35,5	5
Traject 10b	Merwedekanaal Arkel - Gorinchem	35,5	5
Traject 10c	Verbindingskanaal Merwedekanaal-Linge	26,8	3

\*) tussen hectometerpaal 34,65 – 34,75 geldt een vaarstrookbreedte van 29,6m

\*\*\*) tussen hectometerpaal 2,65 - 4,20, 6,20 – 8,40 geldt een vaarstrookbreedte van 16,4m

\*\*\*) tussen hectometerpaal 21,1 – grens provincie Utrecht geldt een vaarstrookbreedte van 11m

Ter plaatse van aangewezen ligplaatsvakken kan de beschikbare vaarstrook smaller zijn dan de aangegeven maten.

De veiligheidsstrook tussen liggend en varend schip In volgend overzicht wordt per CEMT-klasse aangegeven welke breedte voor de veiligheidsstrook wordt gehanteerd. Voor de afmetingen zijn de Richtlijnen Vaarwegen gehanteerd.

CEMT I: 3,0m

CEMT II: 3,5m

CEMT III: 4,0m

CEMT IV: 5,0m

Voor de vaargeulen is geen veiligheidszone vastgesteld.





provincie **HOLLAND**  
**ZUID**

Datum  
18 december 2012

