

DI' 3682 66

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Noord-Holland

Ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied

DT: 368266

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat

Directie Noord-Holland

BIBLIOTHEEK
Bouwdienst Rijkswaterstaat
Postbus 20.000
3502 LA Utrecht

Ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied

BIBLIOTHEEK BOUWDIENST RIJKSWATERSTAA

NR. Z-7787 BDU

DT: 2002

DRUCKEREI SOUWENIST-ALKSAMENSTADT

NR. 2287 RDN

**Ligplaatsbeleid
Noordzeekanaalgebied**

December 2003

Inhoudsopgave

1. INLEIDING.....	4
1.1 PROBLEEMSTELLING	4
1.2 DOEL EN STATUS.....	4
1.3 LEESWIJZER.....	5
2. WETTELIJK KADER.....	6
2.1 INLEIDING	6
2.2 PLANGEBIED	6
2.3 WET- EN REGELGEVING	7
2.4 BEVOEGDHEDEN	9
2.5 PROCEDURE.....	9
3. BELEIDSKADER.....	10
3.1 INLEIDING	10
3.2 TWEEDE STRUCTUURSCHEMA VERKEER EN VERVOER (SVV II).....	10
3.3 BEHEERSPLAN VOOR DE RIKSWATEREN (BPRW 2001-2004).....	10
3.4 BEHEERSPLAN NAT (BPN)	11
3.4.1 <i>Scheepvaartfuncties</i>	11
3.4.2 <i>Waterkering- en waterafvoerfunctie</i>	11
3.4.3 <i>Overige functies</i>	12
3.5 BESTEMMINGSPANNEN.....	12
3.6 BELEIDSONTWIKKELINGEN	13
3.6.1 <i>Masterplan Noordzeekanaalgebied</i>	13
3.6.2 <i>Planstudie Zeepoort IJmond</i>	13
3.6.3 <i>Planstudie uitbreiding gemaal</i>	14
3.6.4 <i>Project sluisplein in IJmuiden</i>	14
3.7 CONCLUSIE.....	14
4. LIGPLAATSONDERZOEK.....	15
4.1 INLEIDING	15
4.2 ONDERZOEK LIGPLAATSEN BINNENVAART.....	15
4.3 LIGPLAATSPROBLEMATIEK IJMUIDEN	15
4.4 STRATEGISCHE VERKENNING SLUISEILANDENCOMPLEX, FORTEILAND EN AANVERWANTE GEBIEDEN	16
4.5 CONCLUSIE.....	16
5. STREEFBEELDEN	17
5.1 INLEIDING	17
5.2 BESCHRIJVING FUNCTIES	18
5.3 TOEKOMSTVISIE.....	22
6. REALISEREN STREEFBEELDEN	23
6.1 INLEIDING	23
6.2 FUNCTIE 1 LIGPLAATSNEMEN NIET TOEGESTAAN	23
6.3 FUNCTIE 2 LIGPLAATSNEMEN MOGELIJK MET ONTHEFFING	23
6.4 FUNCTIE 4 WACHT- EN OVERNACHTINGPLAATSEN	27
6.5 REGELING NADEELCOMPENSATIE RIKSWATERSTAAT	28
6.6 RAPPORTAGE	28
7. CONCLUSIES EN ACTIESCHEMA	30
BIJLAGE 1 INVENTARISATIES BINNENSPUIKANAAL & TOELICHTING	32
BIJLAGE 2 OVERZICHTSKAART VAN HET NOORDZEEKANAALGEBIED ..	41

1. Inleiding

1.1 Probleemstelling

Het Noordzeekanaalgebied wordt intensief gebruikt door de scheepvaart en is een deel van de hoofdtransportas die de verbinding vormt tussen IJmuiden en het achterland (Duitsland). Naast deze nautische functie heeft dit gebied nog andere functies zoals het afvoeren, bergen en doorvoeren van water. Het sluisencomplex in IJmuiden maakt deel uit van de primaire waterkering. Daarnaast heeft het gebied een ecologische en recreatieve functie, alsmede een woonfunctie.

Het Noordzeekanaalgebied dient voldoende ligplaatsen te hebben ten behoeve van schepen die op schutting of op lading wachten en ten behoeve van schippers die overnachten. Rijkswaterstaat wordt regelmatig geconfronteerd met de gevolgen van een structureel tekort aan deze wacht- en overnachtingplaatsen. De behoefte aan overnachtingplaatsen is verder toegenomen door de op 1 januari 1995 in werking getreden Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart (Staatsblad 1994, 897). Deze wet verplicht de binnenschipper om bepaalde rust- en vaartijden in acht te nemen, onder meer ter bescherming van de gezondheid en het welzijn van deze mobiele beroepsgroep.

Het algehele gebrek aan afmeermogelijkheden in het Noordzeekanaalgebied leidt er toe dat schepen ligplaats nemen op locaties die zich daar niet voor lenen. Afmeren op die locaties gaat ten koste van de bruikbaarheid van de vaarweg met het gevolg dat de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer beperkt wordt. Daarnaast speelt in het Noordzeekanaalgebied het probleem dat regelmatig langdurig afgemeerd wordt door bijvoorbeeld woonschepen. De meeste locaties zijn daar niet geschikt voor, omdat dit bijvoorbeeld ten koste gaat aan wacht- en overnachtingplaatsen, omdat er geen voorzieningen zijn voor het lozen van afvalwater enzovoort, enzovoort.

Tot op dit moment ontbrak een consistente lange termijnvisie met betrekking tot het ligplaatsnemen in het Noordzeekanaalgebied. Rijkswaterstaat¹ is beheerder van een groot deel van het Noordzeekanaalgebied. Rijkswaterstaat heeft om bovengenoemde problemen (het ligplaatsnemen op locaties die daarvoor niet geschikt zijn, de behoefte aan meer wacht- en overnachtingplaatsen) op te lossen dit Ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied vastgesteld.

1.2 Doel en status

Het doel van dit ligplaatsbeleid is drieledig. In de eerste plaats regelt dit beleid het ligplaatsnemen in het Noordzeekanaalgebied teneinde ongewenste ontwikkelingen en situaties tegen te gaan in strijd met de belangen van het scheepvaartverkeer. Bovendien komt het beleid tegemoet aan de vraag naar wacht- en overnachtingplaatsen. In de derde plaats krijgen de gebruikers van het water duidelijkheid over wat Rijkswaterstaat wel en niet toelaatbaar acht ten aanzien van het innemen van een ligplaats.

Het Ligplaatsbeleid Noordzeekanaal zal als kader dienen om beslissingen aangaande het ligplaatsnemen in het Noordzeekanaalgebied te toetsen, zoals bijvoorbeeld de beslissing op aanvragen voor het verkrijgen van een ligplaatsonthefving.

¹ Waar Rijkswaterstaat genoemd is, dient gelezen te worden Rijkswaterstaat en de door Rijkswaterstaat gemandateerde instanties.

1.3 Leeswijzer

Het ligplaatsbeleid valt uiteen in twee delen, te weten het geschreven deel en de hierbij gevoegde overzichtskaart bestaande uit 9 bladen (bijlage 2).

De kern van het ligplaatsbeleid zijn de hoofdstukken 5 en 6 in samenhang met de overzichtskaart. In hoofdstuk 5 zijn aan de hand van een functie-indeling van het Noordzeekanaalgebied streefbeelden geformuleerd. Hoofdstuk 6 geeft aan hoe de huidige feitelijke situatie in overeenstemming kan worden gebracht met de functie-indeling op de kaart, kortom het daadwerkelijk realiseren van de streefbeelden.

Op de, bij het ligplaatsbeleid behorende, overzichtskaart is aangegeven welk gedeelte van het Noordzeekanaalgebied voor welke functie is gereserveerd. De, op de kaart vermelde, nummers verwijzen naar de, bij de kaart behorende, toelichting (bijlage 1) waarin op detailniveau is beschreven waar bepaalde afmeergelegenheden in het Noordzeekanaalgebied voor gebruikt kunnen/mogen worden.

In de hoofdstukken 2 tot en met 4 is aandacht geschonken aan respectievelijk het wettelijk kader, het beleidskader en de reeds bestaande onderzoeken naar de ligplaatsenproblematiek. In hoofdstuk 7 zijn ten slotte conclusies en de actiepunten geformuleerd.

2. Wettelijk kader

2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk zijn de grenzen van het plangebied, verder te noemen "het Noordzeekanaalgebied", aangegeven. Op grond van de Scheepvaartverkeerswet en de Wet beheer rijkswaterstaatswerken heeft Rijkswaterstaat een taak op het gebied van het scheepvaartverkeer in het Noordzeekanaalgebied. Aangegeven is wat de relatie is tussen deze wetten en de bevoegdheden van Rijkswaterstaat ten aanzien van het ligplaatsnemen/afmeren in dit gebied. Ten slotte is beschreven welke procedure is gevolgd bij het tot stand komen van dit plan.

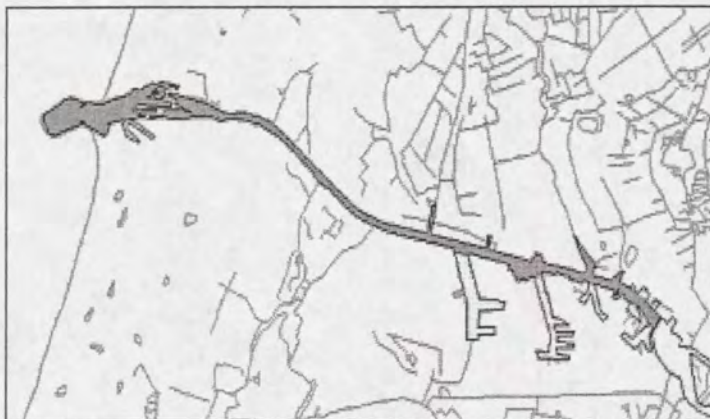
2.2 Plangebied

Dit ligplaatsbeleid is alleen van toepassing op het gedeelte van de bij Rijkswaterstaat in beheer zijnde vaarwegen waarvan het nautisch beheer gemandateerd is aan het Centraal Nautisch Beheer (zie paragraaf 2.4), te weten:

- Buitenhaven IJmuiden;
- Noorder- en Zuiderbuitenkanaal en het Verbindingskanaal daartussen;
- Hoogovenkanaal en Hoogovenhaven;
- Buitentoeleidingskanalen naar de Noordzeesluizen;
- Buitenspuikanaal;
- Noordzeesluizen;
- Binnentoeleidingskanalen naar de Noordzeesluizen;
- 1^e, 2^e en 3^e Rijksbinnenhaven;
- Binnenspuikanaal;
- Noordzeekanaal;
- Kruithaven;
- Zijkanaal G (over een lengte van 1.000 meter gemeten uit de as van het Noordzeekanaal/tot aan de dr. J. M. den Uyl-brug).

Deze vaarwegen gezamenlijk worden in dit stuk "het Noordzeekanaalgebied" genoemd. Het Noordzeekanaalgebied is met donkergrijs globaal aangegeven op onderstaande tekening. Een gedetailleerde weergave van het gebied is te vinden op de bij dit beleid behorende overzichtskaart (bijlage 2).

plangebied



Bovengenoemde opsomming bevat niet het gehele beheersgebied van IJmuiden tot Amsterdam. De zijkanalen B, C, D, E en H zijn hiervan uitgezonderd. Het beheer van deze zijkanalen wordt op termijn in het kader van het project "Brokx-nat" overgedragen aan andere overheden (gemeenten en de provincie Noord-Holland). Op dit moment vindt overleg plaats met de betrokken overheden en instanties over de overdracht en de ruimtelijke invulling van de zijkanalen. Gezien de in het verschiet liggende veranderingen is besloten voornoemde zijkanalen niet op te nemen in dit ligplaatsbeleid.

Voor het bij Rijkswaterstaat in beheer zijnde Buiten-IJ en een klein gedeelte van het Binnen-IJ geldt een apart beleid. Hiertoe is besloten omdat bovengenoemd gebied te veel verschilt van het Noordzeekanaalgebied. De Vissershaven en de Haringhaven, die grenzen aan het Noordzeekanaalgebied, zijn particuliere havens. Het beheer van deze havens is in handen van Zeehaven IJmuiden N.V. (en vallen dus niet onder dit beleid).

Ten aanzien van het openbare gemeentewater in Velsen (zeehaven en zijkanalen), Beverwijk (zijkanalen), Zaanstad (zijkanalen en haven) en Amsterdam (zijkanalen en haven), in nautisch opzicht vallend onder het Centraal Nautisch Beheer, bereidt het Centraal Nautisch Beheer overigens een soortgelijk ligplaatsbeleid voor. Deze separate aanpak is nodig omdat voor deze gebieden (rijks- en gemeentewater) verschillende overheidsorganen bevoegd zijn.

De juridische basis voor dit ligplaatsbeleid is voor rijkswater hoofdstuk 9 van het Binnenvaartpolitiereglement en voor gemeentewater (de oostelijke sector van het Centraal Nautisch Beheersgebied) hoofdstuk 7 van het Binnenvaartpolitiereglement.

2.3 Wet- en regelgeving

De **Scheepvaartverkeerswet** (hierna: SvW) regelt de ordening van het scheepvaartverkeer. De Minister van Verkeer en Waterstaat is het bevoegd gezag voor scheepvaartwegen in beheer bij het Rijk op grond van artikel 2, eerste lid, sub a SvW. De Minister heeft de Hoofdingenieurs-directeuren (HID's) van de verschillende regionale directies aangewezen om namens hem het bevoegd gezag uit te oefenen (zie "Regeling aanwijzing bevoegde autoriteit Binnenvaartpolitiereglement" 28 september 1995, gewijzigd 24 maart 1999).

De door deze wet te beschermen belangen zijn (artikel 3 SvW):

- Het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer;
- Het instandhouden van scheepvaartwegen en het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan;
- Het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan de waterhuishouding, oevers en waterkeringen, of werken gelegen in of over scheepvaartwegen.

Bovendien kan toepassing van deze wet mede geschieden in het belang van het voorkomen of beperken van:

- Hinder of gevaar door het scheepvaartverkeer voor personen die zich anders dan op een schip te water bevinden;
- Schade door het scheepvaartverkeer aan de landschappelijke of natuurwetenschappelijke waarden van een gebied waarin scheepvaartwegen zijn gelegen.

De Scheepvaartverkeerswet vormt de basis voor onder meer het **Binnenvaartpolitiereglement** (hierna: Bpr). Dit reglement stelt regels ter voorkoming van aanvaring of aandrijving op de openbare wateren die voor de scheepvaart openstaan. De hoofdstukken 7 en 9 van het Bpr geven regels voor het ligplaats nemen. Hoofdstuk 7 stelt algemene regels voor het ligplaats nemen en geeft aan waar het verboden is ligplaats te nemen, te ankeren of af te meren. Zo bepaalt artikel 7.02 onder meer dat schepen, drijvende voorwerpen of drijvende inrichtingen geen ligplaats mogen nemen waar dit bij algemene regeling is verboden.

Voor Rijkswaterstaat is zo'n algemene regeling opgenomen in artikel 9.03 lid 1 Bpr. Op grond van dit artikel is het behoudens ontheffing verboden ligplaats te nemen op de in bijlage 14a Bpr vermelde vaarwegen in beheer bij Rijkswaterstaat. Het grootste gedeelte van de door Rijkswaterstaat beheerde vaarwegen in het Noordzeekanaalgebied valt onder dit algemeen ligplaatsverbod. Dit geldt echter niet voor het Hoogovenkanaal, de Hoogovenhaven en de 1^e, 2^e en 3^e Rijksbinnenhaven. Deze locaties zijn niet opgenomen in bijlage 14a van het Bpr en ligplaatsnemen is dus op grond van het Bpr niet verboden. Op deze locaties wordt het ligplaatsnemen op andere wijze gereguleerd (bijvoorbeeld met het verbodsbord A.5 uit bijlage 7 van het Bpr). Voor oevers in beheer bij een particulier (beheerder) geldt uiteraard dat men enkel mag afmeren indien de beheerder daar toestemming voor heeft gegeven.

Behalve nautisch beheerder is Rijkswaterstaat tevens waterstaatkundig beheerder (ook wel genoemd bakbeheerder of vaarwegbeheerder) van de vaarwegen in het Noordzeekanaalgebied op grond van de **Wet beheer rijkswaterstaatswerken** (hierna: Wbr).

De door deze wet te beschermen belangen zijn (artikel 3 lid 1 Wbr):

- De bescherming van de waterstaatswerken in beheer bij het Rijk;
- Het verzekeren van het doelmatig en veilig gebruik van die werken, met inbegrip van het belang van verruiming of wijziging anderszins van die werken.

In de Wbr is een vergunningstelsel opgenomen. De verbodsbepaling luidt als volgt (artikel 2 lid 1 Wbr):

“Het is verboden zonder vergunning van de Minister van Verkeer en Waterstaat gebruik te maken van een waterstaatswerk door anders dan waartoe het is bestemd:

- a. daarin, daarop of daarover werken te maken of te behouden;
- b. daarin, daaronder of daarop vaste stoffen of voorwerpen te storten, te plaatsen of neer te leggen, of deze te laten staan of liggen.”

Indien bij het nemen van ligplaats tevens werken, zoals trappen, meerpalen, steigers enzovoorts moeten worden aangebracht, is voor het maken hebben en behouden daarvan een vergunning nodig op grond van de Wbr.

Zoals in de inleiding is vermeld, worden beslissingen aangaande het ligplaatsnemen getoetst aan dit ligplaatsbeleid. Indien ligplaatsnemen op een bepaalde locatie niet strookt met dit beleid dan wordt geen toestemming in de vorm van een ligplaatsontheffing afgegeven. Evenmin wordt in dergelijke gevallen een vergunning op grond van de Wbr voor het maken en behouden van bijbehorende werken verleend.

2.4 Bevoegdheden

De bevoegde autoriteit op grond van het Binnenvaartpolitiereglement is de Hoofdingenieur-directeur (HID) van een regionale directie van Rijkswaterstaat. In de directie Noord-Holland is een aantal bevoegdheden gemandateerd aan de directeur van het openbaar lichaam Centraal Nautisch Beheer (hierna: CNB) Noordzeekanaalgebied (Regeling mandatering bevoegdheden Binnenvaartpolitiereglement, 13 april 1994). Het vaststellen van beleidsregels is hiervan uitgezonderd. De directeur van het CNB moet binnen de door Rijkswaterstaat vastgelegde beleidskaders de gemandateerde bevoegdheden uitoefenen.

Het CNB heeft zelf geen uitvoerend apparaat in het leven geroepen met uitzondering van de functie van directeur CNB. De uitvoering van de nautische taken is in handen gelegd van die directeur, die tevens directeur is van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam (hierna: GHA). De Amsterdamse havenmeester met de onder hem ressorterende nautische sector ("oost" in Amsterdam en "west" in IJmuiden) is in de praktijk uiteindelijk het aanspreekpunt voor de scheepvaart in het gebied. Een en ander is zo geregeld in het kader van de voortschrijdende regionalisering van het havenbeheer in het hele gebied.

2.5 Procedure

Dit ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied is vastgesteld door de Hoofdingenieur-directeur (HID) en is gepubliceerd. De directeur van het CNB was nauw betrokken bij het opstellen van dit stuk. Het ontwerp-ligplaatsbeleid is in een vroegtijdig stadium besproken met de gemeente Velsen en de Korps landelijke Politie Diensten (KLPD). De KLPD is als algemene opsporingdienst op het water betrokken bij de handhaving van verkeersmaatregelen.

Het ligplaatsbeleid is voorbereid met toepassing van afdeling 3.4 van de Algemene wet bestuursrecht (openbare voorbereidingsprocedure). Het ontwerpbeleid heeft tussen 27 juni en 25 juli 2002 ter inzage gelegen. Belanghebbenden zijn in de gelegenheid gesteld om gedurende voornoemde periode hun zienswijze kenbaar te maken. Op de ingebrachte zienswijzen is door Rijkswaterstaat op 13 november 2002 per brief met kenmerk RSR 2002/8112 gereageerd. Naar aanleiding van de inspraakreacties is het voorgenomen beleid op een aantal punten bijgesteld.

Tegen deze beleidsregel kan, ingevolge het bepaalde in artikel 8:2 van de Algemene wet bestuursrecht, geen beroep worden ingesteld.

3. Beleidskader

3.1 Inleiding

Op nationaal en regionaal niveau zijn en worden beleidskaders ontwikkeld voor het Noordzeekanaalgebied. Hierna zijn in het kort de belangrijkste beleidsstukken (nota's, studies, projecten, bestemmingsplannen) en beleidsontwikkelingen beschreven, die het kader vormen waarbinnen het ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied valt.

3.2 Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer (SVV II)

Het Noordzeekanaal, het Amsterdam-Rijnkanaal, de Waal en de Boven-Rijn vormen de vaarwegverbinding tussen IJmuiden en het achterland (Duitsland). In het SVV II is deze vaarweg gekwalificeerd als een van de drie hoofdtransportassen van Nederland. De functie van hoofdtransportas betekent onder meer dat deze vaarweg bruikbaar moet zijn en blijven voor bijvoorbeeld de zeescheepvaart, de vierbaksduwvaart en de recreatievaart.

3.3 Beheersplan voor de rijkswateren (BPRW 2001-2004)

Op grond van artikel 5 van de Wet op de waterhuishouding is voor oppervlaktewateren onder beheer van het Rijk een beheersplan opgesteld. Het beheersplan geeft inzicht in de wijze waarop Rijkswaterstaat, met betrekking tot de door haar beheerde wateren, inhoud geeft aan het regeringsbeleid dat is verwoord in onder andere de Vierde Nota waterhuishouding, het Tweede Structuurschema Verkeer en Vervoer en de Vierde Nota Ruimtelijke Ordening.

Het BPRW geeft dan ook volgens de wettelijke vereisten inzicht in en uitwerking aan:

- De functies van de door Rijkswaterstaat beheerde oppervlaktewateren;
- Het programma van maatregelen en voorzieningen, die met het oog op de ontwikkeling, werking en bescherming van de waterhuishoudkundige systemen of onderdelen en de bescherming van het milieu nodig zijn, onder vermelding van de termijnen die daarbij worden nagestreefd;
- Het beheer onder normale en afwijkende omstandigheden;
- De bijbehorende financiële middelen.

In het BPRW 2001-2004 is vastgelegd dat op het Noordzeekanaal door middel van beleid het aantal ligplaatsen voor woonschepen wordt beperkt uit oogpunt van de primair nautische functie van het kanaal. Tevens is in het BPRW belang gehecht aan de scheiding van beroeps- en recreatievaart en uitbreiding van het aantal wacht- en rustplaatsen voor de doorgaande schepen bij het Sluiseilandencomplex.

In hoofdstuk 10 van het BPRW zijn kaders gegeven voor de inrichting en het gebruik van het Amsterdam-Rijnkanaal en het Noordzeekanaal (waarin het grootste spui-/maalcomplex van Europa in IJmuiden). Hierin is gesteld dat als gevolg van de verdere groei van de industrie- en havengebieden het belang van de scheepvaart en derhalve van de scheepvaartfunctie toeneemt. Aan het Noordzeekanaal is tevens de belangrijke functie met betrekking tot de afvoer van water toegekend. De capaciteit van het complex vraagt in toenemende mate om aandacht. In 2003 is als gevolg van de grotere waterafvoeren en zeespiegelstijging een uitbreiding van het gemaal gerealiseerd.

Voorts dient het Noordzeekanaal voor de doorvoer van water van het IJsselmeer waardoor onder andere het zoutgehalte van het Markermeer op voldoende laag peil blijft. De in het BPRW genoemde waterkerende functie loopt via de beide oevers van het Noordzeekanaal en het sluizencomplex in IJmuiden en is onderdeel van de zeewerende functie van de Hollandse kust.

3.4 Beheersplan Nat (BPN)

Het BPN is opgesteld door Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland en is een uitwerking van het Beheersplan voor de rijkswateren op operationeel niveau. Het bevat de uitgangspunten voor het beheer. Het BPN is een regionaal werkdocument met een wettelijke basis. Het accent ligt op de functionele indeling van de watersystemen die bij de regionale directie in beheer zijn.

Het watersysteem van het Noordzeekanaal heeft een zeer specifiek en uniek karakter met vele functies voor uiteenlopende doelen. De belangrijkste functies en de daarbij behorende streefbeelden zijn in de paragrafen hierna nader uitgewerkt.

3.4.1 Scheepvaartfuncties

Het kanaal maakt deel uit van de vaarroute naar de Amsterdamse havens en van de hoofdtransportas naar het achterland (Duitsland). Het algemene streefbeeld van het Noordzeekanaal, zoals dat in het Beheersplan Nat is opgenomen, geeft aan dat dit kanaal de slagader is voor de industriële en havenontwikkeling binnen de regio Amsterdam-IJmond. Transport van goederen en mensen dient op vlotte en veilige wijze plaats te vinden. De transportcapaciteit is afgestemd op de economische ontwikkelingen in het Noordzeekanaalgebied en de ontwikkelingen op scheepvaartgebied. Dit betekent een bevaarbaarheid voor CEMT-klasse² VIb (vierbaksduwvaart) en tot Amsterdam ook voor zeevaart.

Het sluizencomplex in IJmuiden vormt de toegang van coasters en zeeschepen (vracht en passagiers) vanaf zee naar de havens in het Noordzeekanaalgebied. Het sluizencomplex vormt zowel het eindpunt als het beginpunt van de binnenvaart. Deze binnenvaart bestaat veelal uit zandschepen, die laden bij het zanddepot ter hoogte van het Forteiland, bunkerschepen en recreatievaart. Maar ook schepen die zorgen voor de afvoer van onder meer kolen, erts en agribulk, dat wordt gelichter van grote zeeschepen behoren tot de binnenvaart. Deze schepen varen daarna verder naar de havens in Amsterdam. Het sluizencomplex te IJmuiden dient ruimte te bieden (in de vorm van wachtplaatsen) aan zowel de schepen die op doorgang via de sluizen moeten wachten als aan schepen die op lading wachten, dan wel (moeten) overnachten. In paragraaf 3.6 van dit ligplaatsbeleid is verder ingegaan op de belangrijkste ontwikkelingen in het havengebied en de scheepvaart.

3.4.2 Waterkering- en waterafvoerfunctie

Het sluizencomplex maakt deel uit van de primaire waterkering, die het achterliggende gebied beschermt tegen overstromingen. Het gemaal van het sluizencomplex voert overtollig water af uit een gebied van ongeveer 2.300 km². Er zijn belangrijke ontwikkelingen gaande, die ingrijpende gevolgen hebben voor het gemaal en de spuisluis (zie paragraaf 3.6.3).

² Europese norm voor vaarwegen; CEMT staat voor Conférence Européenne des Ministres des Transport

3.4.3 Overige functies

Naast eerdergenoemde hoofdfuncties vervult het Noordzeekanaalgebied nog een aantal andere belangrijke (waterstaatkundige) functies. Deze hebben eveneens in meer of mindere mate een impact op het beheer en op de ligplaatscapaciteit. Het betreft hier onder andere de watervoorziening voor het omliggende gebied, de recreatievaart, oeverrecreatie en berging en verwerking van baggerspecie. Ook vervult het Noordzeekanaal een functie voor wat betreft natuur en ecologie door middel van het bevorderen van de vistrek en het ontwikkelen van natuurvriendelijke oevers. Tot slot heeft het Noordzeekanaalgebied ook een beperkte woonfunctie.

3.5 Bestemmingsplannen

Voor het Noordzeekanaalgebied gelden de bestemmingsplannen van de gemeenten Velsen, Beverwijk, Haarlemmerliede & Spaarnwoude, Zaanstad en Amsterdam. Veruit het grootste deel van het sluizencomplex te IJmuiden valt onder het bestemmingsplan "Uitbreidingsplan in hoofdzaak voor het deel van de gemeente Velsen ten noorden van het Noordzeekanaal" en heeft als bestemming 'verkeer te water'. Dit betekent dat deze terreinen zijn bestemd voor doeleinden met betrekking tot verkeer te water. Op deze gronden mogen uitsluitend gebouwen ten behoeve van of verband houdende met het verkeer te water worden opgericht, voor zover daardoor de belangen van het ter plaatse te verwachten verkeer te water niet worden geschaad.

Het noordelijke gedeelte van het sluizencomplex heeft de bestemming 'basisindustrie'. Deze terreinen zijn bestemd voor nijverheid, handel en voor openbare nutsbedrijven (met de daarvoor benodigde gebouwen, wegen, wateren, spoorwegaansluitingen, beplantingen en erven).

Een kleine strook water ten zuiden van het sluizencomplex is opgenomen in het bestemmingsplan "Oud IJmuiden". Deze strook heeft de bestemming 'water'. Het water ten oosten van de Zuiderluis is opgenomen in het bestemmingsplan "Uitbreidingsplan in hoofdzaak voor het deel van de gemeente Velsen ten zuiden van het Noordzeekanaal".

De gemeente Velsen is bezig met het opstellen van een Havenverordening Velsen. In deze Havenverordening zijn bepalingen opgenomen ten aanzien van het innemen van een ligplaats met een vaartuig (onder deze definitie vallen onder andere woonarken, woonschepen, bedrijfsvaartuigen en passagiersvaartuigen) op nog nader aan te geven gedeelten openbaar water. Voor deze wateren gaat voor woonschepen een ligplaatsvergunningstelsel gelden. Ten tijde van publicatie van dit ligplaatsbeleid Noordzeekanaalgebied moest de gemeenteraad van Velsen de definitieve versie van de Havenverordening Velsen (ontwerp 8 mei 2001) nog vaststellen.

De rest van het Noordzeekanaalgebied, te weten het Noordzeekanaal ten oosten van het sluizencomplex, is overeenkomstig zijn functie (water, scheepvaart) bestemd.

3.6 Beleidsontwikkelingen

3.6.1 Masterplan Noordzeekanaalgebied

Het Noordzeekanaalgebied levert een belangrijke bijdrage aan de Nederlandse economie (circa 13 %). In het gebied zijn bovendien goede mogelijkheden aanwezig voor verdere economische ontplooiing. Om deze mogelijkheden te benutten is voor het gebied een Masterplan opgesteld. Dit plan dient te leiden tot een sterke en duurzame economische structuur in het gebied, met de bedoeling de concurrentiepositie als belangrijke Europese verwerkingshaven veilig te stellen. Voor de uitvoering van het Masterplan is een plan van aanpak opgesteld. Hierin is een aantal concrete projecten opgenomen. Het plan van aanpak is eind 1996 aan de Minister van Verkeer en Waterstaat aangeboden. Deze heeft, mede namens de Minister van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu en de Minister van Economische Zaken, zijn medewerking toegezegd bij de uitvoering van de projecten.

In bovengenoemd kader heeft de Directeur-generaal Goederenvervoer aan de directie Noord-Holland, de beheerder van de vaarweg, opdracht gegeven een planstudie te maken om het bereikbaarheidsprobleem voor een aantal schepen gelet op hun afmetingen en intensiteit, te onderzoeken. Het verbeteren van de bereikbaarheid van het Noordzeekanaalgebied vergt grootschalige ingrepen. Het kan daarbij onder andere gaan om het verruimen van de IJ-geul, het uitbreiden van voorzieningen voor het lichter en lossen van schepen, transportbandvoorzieningen, het aanleggen van een nieuwe sluis en het verruimen van het profiel van het Noordzeekanaal.

3.6.2 Planstudie Zeepoort IJmond

Om betrokken instanties en overige belanghebbenden te informeren is een startnotitie opgesteld die in maart 1999 is vastgesteld. Hierin wordt vermeld dat de gebruikers van de zeetoegangsweg hebben aangegeven dat sprake is van belemmeringen in de zeetoegang tot het Noordzeekanaalgebied. Deze belemmeringen bestaan uit de beperkte schutcapaciteit en de fysieke beperkingen veroorzaakt door de afmetingen van de sluizen.

Binnen het huidige sluizencomplex kan een nieuwe schutsluis worden gebouwd. Met deze sluis kan de bereikbaarheid van het Noordzeekanaal voor grote schepen toenemen. De afmetingen van deze sluis gaat ongeveer 500x70 meter bedragen. Samen met de uitbreiding van het gemaal (zie paragraaf 3.6.3), zou uitvoering van de plannen een zeer grote invloed hebben op het complex en de daarin thans voorkomende ligplaatsen. Alle ruimte die er is, moet dan ten volle benut worden voor de uitbreidingsactiviteiten. Ook andere mogelijkheden van vervoltransport worden bekeken.

In de Meerjarenplanning Infrastructuur en Transport (hierna: MIT) - de ministeriële afspraken inzake de grote infrastructurele projecten in Nederland - is thans alleen ruimte opgenomen voor een planstudie naar de mogelijke aanpassingen van het Noordzeekanaalgebied.

Vooralsnog wordt pas na 2010 in het MIT ruimte gemaakt voor de realisering van de projecten. Er dient echter rekening gehouden te worden met mogelijke bekorting van dit tijdsbestek. Dit laatste kan zich voordoen indien de politiek andere prioriteiten stellen.

3.6.3 Planstudie uitbreiding gemaal

Naar aanleiding van de wateroverlast van enkele jaren geleden is er een planstudie uitgevoerd over de noodzaak van een uitbreiding van het gemaal ten noorden van de Noordersluis. Inmiddels is de capaciteit van het gemaal met 50% uitgebreid door het plaatsen van twee extra pompen aan de noordzijde van het gemaal.

3.6.4 Project sluisplein in IJmuiden

In het project sluisplein IJmuiden zijn de plannen van de gemeente Velsen, de Minister van Verkeer en Waterstaat en Zeehaven IJmuiden NV gerealiseerd. De hoogwaterkering (sluizen) is versterkt, de aanleg van een wandelpromenade (Zuiderbuitentoeleidingskanaal, Kleine Sluis en kop van de haven) is gerealiseerd en er is een kade voor cruiseschepen en sleepboten aangelegd.

3.7 Conclusie

Onder andere de bovenstaande ontwikkelingen en plannen hebben een grote invloed op de vaarweg. De verwachting is dat in de toekomst het gebruik van het Noordzeekanaalgebied verder intensificeert. Om de ordening op het water te behouden, om het scheepvaartverkeer veilig te laten verlopen en om te kunnen voldoen aan de (uiteenlopende) behoeften van de verschillende vaarweg- en watergebruikers, alsmede aan de wensen van de waterbeheerders, bewerkstelligd Rijkswaterstaat onder andere met dit beleid een doelmatiger gebruik van het kanaal.

De verwachte ingrijpende aanpassingen aan de sluizen te IJmuiden zullen eveneens van grote invloed zijn op de beschikbaarheid van ligplaatsen. Dit betekent dat Rijkswaterstaat helder en strikt moet omgaan met de bevoegdheden ten aanzien van ordening en een veilige scheepvaartverkeerbegeleiding. Bovendien dient ingespeeld te worden op de bouwactiviteiten en wijzigingen die zich de komende jaren in en rondom het sluizencomplex voltrekken.

4. Ligplaatsonderzoek

4.1 Inleiding

Er zijn in het verleden drie onderzoeken gedaan naar ligplaatsen in het Noordzeekanaalgebied. De inhoud van die onderzoeken is hieronder kort samengevat.

4.2 Onderzoek ligplaatsen binnenvaart

Het Onderzoek ligplaatsen binnenvaart is in 1993, in opdracht van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Koninklijke Schippersvereniging "Schuttevaer", uitgevoerd door het Ingenieursbureau DHV Milieu en Infrastructuur BV. Dit onafhankelijk onderzoek vond plaats naar aanleiding van het voornemen van de Regering om de reeds genoemde Wet vaartijden en bemanningssterkte voor het hele land in te voeren. Deze wet is inmiddels met ingang van 1 januari 1995 van kracht. Het onderzoek was primair gericht op het inventariseren van de behoefte aan wacht- en overnachtingplaatsen voor de binnenvaart en het inventariseren van eventuele knelpunten, die door de komende wetgeving en de groei van de binnenvaart waarschijnlijk in de toekomst groter c.q. nijpender wordt.

Uit het onderzoek kwam naar voren dat in het jaar 2010 de capaciteit aan ligplaatsen in onder meer IJmuiden (en Amsterdam) fors tekort schiet indien er geen maatregelen worden getroffen. De conclusie van de onderzoekers was dat landelijk een gemiddelde groei van benodigde wacht- en overnachtingplaatsen van ruim 48% te verwachten is over de periode tot het jaar 2010. Daarnaast is ook een stijging van 1 tot 7% geprognosticeerd als gevolg van de invoering van de Wet vaartijden. Voor het Noordzeekanaalgebied is de prognose dat in 2010, inclusief de groei door invoering van de Wet vaartijden, 77 wacht- en overnachtingplaatsen noodzakelijk zijn.

4.3 Ligplaatsproblematiek IJmuiden

Het onderzoek Ligplaatsenproblematiek IJmuiden is uitgevoerd in opdracht het Ministerie van Verkeer en Waterstaat door de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Afdeling Scheepvaart (Rotterdam, april 1997). Alle gebruikers in het gebied zijn onderzocht. Ten eerste de binnenvaart (waaronder duwbakken), die doorgaans IJmuiden als eindpunt en niet als doorvaarthaven gebruikt. De meeste binnenvaartschepen komen in het gebied om te laden, te lossen en te overnachten. Daarnaast zijn er schepen die wachten op lading. Tot deze laatste groep behoren onder andere de zandschepen (gemiddeld 25-30 schepen per dag). Deze laden zout zand bij de Fortput en vervolgen hun reis na (voor een deel) gebruik te hebben gemaakt van de ontziltingsinstallatie. Dit laatste vraagt om een op het proces van laden en ontziltten toegesneden aantal wacht- en overnachtingplaatsen. Naast binnenvaartschepen treft men in het gebied schepen aan die nautische diensten verrichten, werkzaamheden verrichten voor beheerders of overheidsinstanties of recreatievaart. Ten slotte zijn er (woon)schepen die min of meer permanent ligplaats hebben genomen zonder in het bezit te zijn van de daarvoor vereiste toestemming (in de vorm van een vergunning en/of een ontheffing) van de beheerder(s).

Mede hierdoor en door de groei van de scheepvaart is een structureel tekort ontstaan aan wacht- en overnachtingplaatsen, zodat schepen in toenemende mate korte of langere tijd ligplaats innemen zonder toestemming/onthefing van de beheerder. De conclusie van dit onderzoek is dat er meer ruimte moet worden gemaakt voor wacht- en overnachtingplaatsen voor het scheepvaartverkeer en dat de bestaande ruimte beter moet worden benut. Ruimte die in beslag wordt genomen voor functies die geen verband houden met de hoofdfunctie van het gebied (scheepvaart/transport) moet worden teruggewonnen en ingericht als wacht- en overnachtingplaats. Daarbij beveelt men voor allerlei soorten schepen diverse plekken en bijbehorende voorzieningen aan, in combinatie met een adequate verkeersbegeleiding en een strikt toelatings-/toewijzingsregiem door de beheerder.

4.4 Strategische verkenning sluiseilandencomplex, Forteiland en aanverwante gebieden

Bij brief van februari 1996 heeft de Koninklijke Schippersvereniging 'Schuttevaer' aan Rijkswaterstaat gevraagd om een onderzoek te verrichten naar de mogelijkheden om tegemoet te komen aan de groeiende behoefte aan overnachtingplaatsen in IJmuiden. De aanleiding om tot deze verkenning te komen was, naast voornoemde vraag, tevens gelegen in het feit dat er in toenemende mate (soms tegenstrijdige) aanspraken werden gemaakt op het water rondom het sluisencomplex. Rijkswaterstaat geeft als technisch beheerder/eigenaar in deze verkenning aan welke functies en bestemmingen zijn toegekend aan het sluisencomplex en het gebied daaromheen. Eén van de aanbevelingen uit de verkenning is nader onderzoek op detailniveau naar onder andere de geconstateerde woonbotenproblematiek. Een andere conclusie is dat vooral het Binnenspuikanaal (waar veel woonboten en -schepen liggen) zich leent voor extra overnachtingplaatsen voor de binnenvaart.

4.5 Conclusie

Met het oog op het streven naar meer vervoer over water en de economische groei, die te verwachten is als gevolg van alle investeringen in het gebied, zal de behoefte aan wacht- en overnachtingplaatsen in het Noordzeekanaalgebied toenemen. Tegelijkertijd zullen er, als gevolg van de verwachte infrastructurele ingrepen (zie paragraaf 3.6), minder locaties overblijven waar wacht- en overnachtingplaatsen kunnen worden gerealiseerd.

Kortom, de onderzoeken tonen aan dat er dringend behoefte is aan een behoorlijke nautische ordening op het water. De verkeersbegeleiding en daarmee ook de toewijzing van ligplaatsen en andere afmeerplaatsen, zullen nauw moeten aansluiten bij en dienstbaar zijn aan de functies van het water, het sluisencomplex en de kades.

5. Streefbeelden

5.1 Inleiding

In hoofdstuk 1 is duidelijk gemaakt dat het regelen van het ligplaatsnemen het doel van dit ligplaatsenbeleid is. Het regelen gebeurt aan de hand van een indeling van het Noordzeekanaalgebied in vijf categorieën, te weten:

1. Ligplaatsnemen niet toegestaan;
2. Ligplaatsnemen mogelijk met ontheffing;
3. Primair Rijkswaterstaat, secundair wachtplaats;
4. Wacht- en overnachtingplaatsen;
5. Embarkeren, debarkeren en autosteiger.

De categorieën worden aangemerkt als functies. Op de bij dit beleid gevoegde overzichtskaart (bijlage 2) van het Noordzeekanaalgebied is aangegeven welk gedeelte van het gebied welke functie vervult (streefbeeld). De verschillende functies zijn door middel van een kleur aangegeven, met uitzondering van functie 1: in alle niet ingekleurde gebieden geldt dat ligplaatsnemen niet is toegestaan:

<i>Functie 1:</i> ligplaatsnemen niet toegestaan	- <i>Geen kleur;</i>
<i>Functie 2:</i> ligplaatsnemen mogelijk met ontheffing	- <i>Rood gestreept;</i>
<i>Functie 3:</i> primair Rijkswaterstaat, secundair wachtplaats	- <i>Blauw gestreept;</i>
<i>Functie 4:</i> wacht- en overnachtingplaatsen	- <i>Groen gestreept;</i>
<i>Functie 5:</i> embarkeren, debarkeren en autosteiger	- <i>Geel gestreept.</i>

In de volgende paragraaf is per functie aangegeven waarom op bepaalde locaties het ligplaatsnemen in het geheel niet (functie 1), slechts voor een bepaalde categorie (functies 3, 4 en 5) of wel is toegestaan (functie 2); kortom de motivering van de functie-indeling op de kaart.

Op de overzichtskaart staan nummers in een cirkel vermeld. Deze nummers verwijzen naar de toelichting op de kaart (bijlage 1). In deze bijlage (behorende bij de overzichtskaart) is op detailniveau beschreven waarvoor een bepaalde afmeergelegenheid in het Noordzeekanaalgebied gebruikt mag worden. Tevens is, indien van toepassing, de maximaal toegestane duur van het ligplaatsnemen op die locatie, de maximaal toegestane lengte en/of breedte van de aldaar afmerende schepen, aangegeven.

Tot slot zijn er, zoals eerder al werd aangestipt (zie paragraaf 2.3), enkele locaties in het plangebied waar geen algemeen verbod (op grond van het Binnenvaartpolitiereglement) op het ligplaatsnemen geldt (te weten: het Hoogovenkanaal, de Hoogovenhaven en de 1^e, 2^e en 3^e Rijksbinnenhaven). Het ligplaatsnemen reguleert Rijkswaterstaat in de 1^e Rijksbinnenhaven (zuidzijde) middels verkeerstekens. Voor de oevers in beheer bij een particulier (beheerder) geldt dat alleen deze beheerder toestemming kan verlenen om af te meren.

5.2 Beschrijving functies

De in de vorige paragraaf genoemde categorieën/functies zijn hieronder beschreven.

Functie 1 ligplaatsnemen niet toegestaan (niet ingekleurd)

Op de overzichtskaart is te zien dat het grootste gedeelte van het Noordzeekanaalgebied niet is ingekleurd. In deze gebieden is ligplaatsnemen niet toegestaan. In hoofdstuk 3 Beleidskader is reeds aangegeven dat in het Structuurschema Verkeer en Vervoer het Noordzeekanaal is aangemerkt als hoofdtransportas waardoor de vaarweg geschikt moet blijven voor (zee)scheepvaart, de vierbaksduwvaart en schepen met gevaarlijke stoffen. Een adequaat vaarwegennet voor de beroepsvaart moet gewaarborgd blijven. In het Beheersplan voor de Rijkswateren is beschreven dat Rijkswaterstaat streeft naar zo min mogelijk fysieke drempels in de transportslagaders (functie transport).

Het Noordzeekanaal is de slagader c.q. ruggengraat van de industriële en havenontwikkeling binnen de regio Amsterdam-IJmond. Met de verdere groei van de industrie- en havengebieden neemt het belang van de functie scheepvaart verder toe en wordt het kanaal in de toekomst intensiever gebruikt. Het creëren van afmeermogelijkheden, oftewel het toestaan van ligplaatsnemen in het Noordzeekanaal, is hiermee in tegenspraak en zal op de meeste plaatsen leiden tot onoverzichtelijke c.q. gevaarlijke situaties en ongewenste beperkingen van het scheepvaartverkeer opleveren.

Op het Noordzeekanaal bedraagt de maximale toegelaten diepgang 14 meter (in zoet water) en de maximale breedte 42 meter. Het Noordzeekanaal heeft een waterspiegelbreedte van gemiddeld 260 meter. De bodembreedte van de vaargeul bedraagt echter 170 meter. Bovengenoemde categorie schepen heeft een invloedsfeer van ruim 110 meter. Hiermee wordt bedoeld de ruimte (padbreedte) die nodig is om te kunnen varen, gelet op retourstromen, golfslag en zuiging (zogenaamde waterbeweging). Indien deze schepen elkaar moeten passeren bij de huidige vaargeulbreedte van 170 meter moeten de schippers vaart minderen en manoeuvreren.

De reden dat ligplaatsnemen niet is toegestaan in dit functiegebied is omdat ligplaatsnemen daar een te grote belemmering vormt voor vlot en veilig scheepvaartverkeer. Bovendien brengt ligplaatsnemen op bovengenoemde locaties risico's op schade met zich mee gezien de enorme waterbeweging die de doorgaande vaart veroorzaakt..

Een uitzondering op het algemene afmeerverbod in dit functiegebied geldt voor het tijdelijk ligplaatsnemen (anders dan voor wachten of overnachten) van werkschepen die noodzakelijke werkzaamheden aan de vaarweg en bijbehorende waterstaatsobjecten (zoals bijvoorbeeld sluizen) uitvoeren. Met andere woorden voor werkzaamheden die nodig zijn om ervoor de zorgen dat de vaarweg aan zijn functie kan blijven voldoen en in stand gehouden wordt.

Voor een vlotte en veilige doorvaart is afmeren in dit functiegebied van het Noordzeekanaal ongewenst. Wel kan op een aantal plaatsen het maken van een inkassing (een landinwaartse verbreding van het kanaal over een bepaalde lengte) ten behoeve van het afmeren van schepen worden toegestaan (bijvoorbeeld Westzanerpolder). Een schip dat afmeert in een dergelijke inkassing ligt buiten het vaarwegprofiel zodat de overige scheepvaart hier geen hinder van ondervindt. Een inkassing dient een breedte te hebben van circa 60 meter indien het voor de zeescheepvaart is bestemd en een breedte van circa 30 meter indien het voor de binnenscheepvaart is bestemd.

Functie 2 Ligplaatsnemen mogelijk met ontheffing (rood gestreept).

In de rood gestreepte gebieden kan ligplaatsnemen worden toegestaan, door middel van het verlenen van een ontheffing van het ligplaatsverbod, omdat dit niet strijdig is met de scheepvaartbelangen. Dit doet zich bijvoorbeeld voor op locaties nabij het sluizencomplex waar de vaarweg breder is dan het minimaal vereiste profiel en op locaties waar geen sprake is van doorgaand scheepvaartverkeer (vanzelfsprekend alleen als de ruimte niet reeds gereserveerd is voor de functies 3, 4 of 5).

Op de bij dit beleid behorende overzichtskaart is de maximale lengte en breedte van de afmeerlocaties aangegeven. Voor het grootste deel van deze met rood aangegeven gebieden geldt dat het ligplaatsnemen reeds is vergund. Het betreft dan een door Rijkswaterstaat aan derden verleende ligplaatsontheffing (op grond van het Binnenvaartpolitiereglement) en/of een vergunning tot het behouden van een werk, bijvoorbeeld een kade (op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken). Het betreft voornamelijk water- en havengebonden activiteiten, zoals overslag en afmeren van (dienst-) vaartuigen. Tevens hebben een aantal woonschepen (in het Binnenspuikanaal) een vergunning en/of een ontheffing. Slechts op een enkele plaats (nabij het sluizencomplex) is nog ruimte voor nieuwe ligplaatsen. In verband met de toch al schaarse beschikbare afmeerlocaties is het gewenst dat deze ruimte wordt gebruikt voor activiteiten die rechtstreeks verband houden met de scheepvaart.

In het algemeen kan gesteld worden dat de nog beschikbare ruimte in het Noordzeekanaalgebied niet geschikt is voor woonschepen. Ten eerste omdat de woonfunctie (in veruit de meeste gevallen) niet goed te combineren valt met activiteiten die rechtstreeks verband houden met de scheepvaart (bijvoorbeeld het tijdelijk ligplaatsnemen door de binnenvaart om te laden, te lossen, te wachten op lading of op schutting of om te overnachten). Daarnaast is deze categorie schepen kwetsbaar; het is denkbaar dat een woonschip ten gevolge van (onder meer) golfslag schade oploopt.

In de toelichting op de overzichtskaart (bijlage 1) is aangegeven waarvoor de specifieke afmeerlocaties (bij voorkeur) zijn bestemd.

Let op: in paragraaf 2.3 is reeds vermeld dat in het Hoogovenkanaal, de Hoogovenhaven en in de 1^e, 2^e en 3^e Rijksbinnenhavens in tegenstelling tot het overige gedeelte van het Noordzeekanaalgebied, geen ligplaatsverbod van kracht is aangezien deze wateren niet zijn opgenomen in bijlage 14a van het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: Bpr). Deze vaarwegen (in gebruik bij bedrijven) hebben immers een havenfunctie. Alhoewel deze locaties (met uitzondering van de zuidelijke oever van de 1^e Rijksbinnenhaven, alwaar het afmeren met verkeerstekens is geregeld) op de overzichtskaart de functie 'ligplaatsnemen mogelijk met ontheffing' hebben gekregen, is voor het ligplaatsnemen aldaar geen ontheffing benodigd van Rijkswaterstaat op grond van het Bpr, maar van de particuliere beheerders (bedrijven) van de kades.

Functie 3 Primair Rijkswaterstaat, secundair wachtplaats (blauw gestreept).

Met deze categorie ligplaatsen zijn ligplaatsen bedoeld, die in eerste instantie bestemd zijn voor schepen van Rijkswaterstaat, dan wel voor schepen van derden die worden ingezet voor werkzaamheden aan Rijkswaterstaatswerken of ten behoeve van Rijkswaterstaatstaken. Zware lading voor de sluiselanden wordt per schip aangevoerd, in verband met beperkingen in aslast bij het passeren van de bruggen in het sluisencomplex. Ook de aanvoer van materialen, voor het onderhoud van de pieren, kan per schip plaatsvinden.

Indien deze ligplaatsen niet in gebruik zijn, kan een aantal worden gebruikt als wacht- en overnachtingplaatsen voor de scheepvaart. De verkeersdienst van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam kan toestemming verlenen om af te meren op dergelijke locaties. Dit geldt niet, gelet op eerdergenoemde redenen, zie onder het kopje 'functie 1', voor ligplaatsen die zijn gesitueerd in of vlak langs de vaarweg en vallen binnen het nautische profiel van de vaarweg. Het aldaar ligplaatsnemen kan het vlotte en veilige verloop van het scheepvaartverkeer belemmeren en is niet toegestaan. Ook ligplaatsen langs kades, die worden gebruikt voor opslag en beheer (zoals bergplaatsen voor sluisdeuren) kunnen niet gebruikt worden als wacht- of overnachtingplaatsen.

Ook een gedeelte van de zuidelijke oever van de 1^e Rijksbinnenhaven, waar, zoals eerder aan de orde kwam, geen algemeen ligplaatsverbod op grond van het Binnenvaartpolitiereglement (hierna: Bpr) geldt, is voor de bovengenoemde functie gereserveerd. Om deze locatie daadwerkelijk primair voor waterstaatsdoeleinden te kunnen gebruiken, is het ligplaatsnemen beperkt tot het ligplaatsnemen door schepen van Rijkswaterstaat (of door schepen van derden, die werkzaamheden verrichten voor Rijkswaterstaat). Hiertoe is de locatie aangeduid met een verkeersteken (verbodsteken A.5 uit bijlage 7 van het Bpr).

Functie 4 Wacht- en overnachtingplaatsen (groen gestreept)

Onder **wachtplaatsen** worden verstaan: ligplaatsen nabij de sluisen die de scheepvaart gebruikt tijdens het wachten op doorschutting.

Onder **overnachtingplaatsen** worden verstaan: ligplaatsen waar schippers hun schepen kunnen afmeren om bijvoorbeeld de verplichte rusttijd op grond van de Wet vaartijden en bemanningssterkte binnenvaart te nemen. Overnachtingplaatsen kunnen ook worden gebruikt om een paar dagen af te meren om te wachten op vracht of op het beschikbaar komen van laad- en loskades. De groen gestreepte locaties zijn daarvoor bedoeld en geschikt. In hoofdstuk 4 werd reeds geconcludeerd dat er behoefte is aan meer wacht- en overnachtingplaatsen. De toewijzing van functie 4 aan bepaalde gebieden, zoals weergegeven op de bij dit beleid behorende overzichtskaart (bijlage 2), betekent een uitbreiding van de wacht- en overnachtingplaatsen met 50% ten opzichte van de vroegere situatie.

Een totale extra lengte van ongeveer 1.500 meter is voor dit doel gereserveerd en geschikt gemaakt, zodat ongeveer 70 plaatsen beschikbaar zijn. Daarnaast zijn de bestaande plaatsen aanzienlijk verbeterd. Hiertoe heeft al eerder, buiten dit kader, besluitvorming plaatsgevonden, waarbij de benodigde gelden voor het realiseren van de uitbreiding en de verbetering zijn gereserveerd. Rijkswaterstaat heeft het overgrote deel van deze werkzaamheden in het najaar van 2003 gerealiseerd, het resterende gedeelte wordt binnenkort in de planvorming opgenomen. Het onderzoek uit paragraaf 4.2 geeft aan dat voor het Noordzeekanaalgebied de behoefte aan wacht- en overnachtingplaatsen voor 2010 op 77 stuks is geprognosticeerd. Gezien het bovenstaande wordt aan deze prognose nog niet voldaan. Voor de toekomst zijn er een aantal uitbreidingsmogelijkheden voor wacht- en overnachtingplaatsen, zodat in het jaar 2010 wel aan de bovengenoemde prognose wordt voldaan. Deze locaties zijn nog onzeker en niet concreet, maar worden in dit beleid wel al als optie aangegeven. De locaties zijn:

- Naast nummer 9.5 (bijlage 2, overzichtkaart nummer 2): uitbreiding wacht- en overnachtingplaatsen aan oostzijde mogelijk indien het oostelijk gedeelte van de landtong van het middensluiseland wordt verwijderd.
- Westelijk van nummer 5.1 (bijlage 2, overzichtkaart nummer 2): er zijn plannen de helft van de westelijke landtong van het middensluiseland te verwijderen in verband met het vergroten van keermogelijkheden van bulkcarriers. Aan de kop van de rest van het eiland zijn dan een tweetal wacht- en overnachtingplaatsen mogelijk voor de binnenvaart van maximaal 100 meter lang.
- Ten westen van de spuisluis, ten oosten van nummer 7.2 (bijlage 2, overzichtkaart nummer 2): bij goede weersomstandigheden is het eventueel als laatste optie mogelijk dat deze 200 meter lange locatie in de toekomst wordt gebruikt als wacht- en overnachtingplaats.

Om wacht- en overnachtingplaatsen daadwerkelijk te realiseren is het noodzakelijk het ligplaatsverbod (zie hoofdstuk 2 Wettelijk kader) op te heffen door de betreffende locatie aan te duiden met een verkeersteken (teken E.5 tot en met E.7, zoals opgenomen in bijlage 7 van het Binnenvaartpolitie-reglement (hierna: Bpr)). Uit het verkeersteken met onderbord moet blijken waar, voor welk type/welke categorie vaartuig en voor welke tijdsduur ligplaatsnemen is toegestaan. Dit staat per locatie beschreven in de toelichting op de overzichtskaart (bijlage 1).

Ook een gedeelte van de zuidelijke oever van de 1^e Rijksbinnenhaven, waar op dit moment geen algemeen ligplaatsverbod op grond van het Bpr geldt, is groen gestreept. Om deze locatie ook daadwerkelijk als wacht- en overnachtingplaats te kunnen gebruiken, is het noodzakelijk het ligplaatsnemen aldaar slechts toe te staan voor dat doel. Hiertoe zal een verkeersteken (verbodsteken A.5 van de bijlage 7 van het Bpr) worden geplaatst.

Naar verwachting zullen ongeveer 35 verkeersborden geplaatst moeten worden.

Functie 5 Embarkeren en debarkeren (geel gestreept)

Met deze categorie ligplaatsen worden ligplaatsen bedoeld, die gebruikt mogen worden voor het embarkeren en debarkeren van personen, dan wel voor het aan en van boord zetten van auto's (autosteigers). De maximale afmeerduur is aangegeven in de toelichting op de, bij dit beleid behorende, overzichtskaart (bijlage 2). De maximaal toegestane afmeerduur is afhankelijk van het gebruik en varieert van een half uur tot maximaal 6 uur. Ook pontfuiken, veersloepen en steigers van openbaar vervoerverbindingen over water vallen onder deze categorie.

Per locatie wordt bekeken of het afmeren ten behoeve van het em- en debarkeren mogelijk gemaakt wordt door ofwel het verlenen van een ontheffing ofwel het opheffen van het ligplaatsverbod door middel van het aanbrengen van een verkeersteken. Uit het desbetreffende verkeersteken met onderbord moet dan blijken waar en voor welke tijdsduur het em- en debarkeren is toegestaan. Voor het gebruik als autosteiger is een speciaal verkeersteken (zie aanwijzingstekens E.7.1 zoals opgenomen in bijlage 7) opgenomen in het Binnenvaartpolitiereglement.

5.3 Toekomstvisie

Uit paragraaf 4.2 blijkt dat landelijk een toename aan wacht- en overnachtingplaatsen van ongeveer 55% wordt geprognoseerd tot het jaar 2010 en dat voor het Noordzeekanaalgebied in 2010 77 wacht- en overnachtingplaatsen benodigd zijn. Dit beleid voorziet in een toename van 50% tot ongeveer 70 plaatsen. Dit is voorlopig voldoende om aan de vraag te voldoen, maar wellicht is het noodzakelijk gezien de prognose dit beleid voor 2010 te herzien. In de voorgaande paragraaf zijn reeds mogelijke opties voor uitbreiding van het aantal wacht- en overnachtingplaatsen aangegeven.

Zoals aangegeven in de paragrafen 3.6.2 en 6.3 zijn er plannen om het sluisencomplex te IJmuiden uit te breiden. Indien deze plannen daadwerkelijk worden uitgevoerd kan een toename van de (grotere) scheepvaart verwacht worden. Omdat de plannen ten tijde van het schrijven van dit beleid nog niet concreet genoeg waren en ook de toename van de scheepvaart moeilijk valt in te schatten, is in dit beleid nog geen rekening gehouden met een mogelijke uitbreiding van het sluisencomplex.

6. Realiseren streefbeelden

6.1 Inleiding

In het vorige hoofdstuk is beschreven welke verschillende ligplaatsfuncties worden onderscheiden. Op de bij dit beleid behorende overzichtskaart van het Noordzeekanaalgebied (bijlage 2) is aangegeven welk gedeelte van dat gebied welke functie vervult.

Dit hoofdstuk geeft aan hoe de huidige situatie in overeenstemming kan worden gebracht met de functie-eisen en hoe de streefbeelden, genoemd in het voorgaande hoofdstuk, daadwerkelijk worden gerealiseerd. In het Noordzeekanaalgebied wordt of werd op vier locaties in strijd gehandeld met de streefbeelden uit het vorige hoofdstuk. Deze locaties zijn met een zwart kader en een Romeins cijfer op de overzichtskaart aangegeven.

In de volgende paragrafen is per functie/categorie beschreven welke knelpunten er zijn (of waren) en hoe te werk is of wordt gegaan om uiteindelijk de gewenste situatie te bereiken.

6.2. Functie 1 ligplaatsnemen niet toegestaan (niet ingekleurd)

In het Noordzeekanaal waar ligplaatsnemen volgens de overzichtskaart uitgesloten is, zijn twee locaties waar tot voor kort kon worden afgemeerd:

1. Kade kilometerraai 11.2 zuidzijde van het Noordzeekanaal
2. Kade kilometerraai 17.5 noordzijde van het Noordzeekanaal

Punt 1 is met zwarte lijnen aangegeven op de overzichtskaart (blad nummer 5) en voorzien van een Romeinse **I**. Het betreft een kade in beheer en in eigendom van het Waterschap Groot-Haarlemmermeer. Punt 2 is met zwarte lijnen aangegeven op de overzichtskaart (blad nummer 7) en is voorzien van een Romeinse **II**. Het betreft een kade uit 1931 die eigendom is van Eurometaal. Deze kades vallen binnen het nautische profiel van het Noordzeekanaal. In het vorige hoofdstuk is beschreven waarom ligplaatsnemen in dit gedeelte van het Noordzeekanaalgebied niet wordt toegestaan. Daarom zijn deze kades inmiddels ongeschikt gemaakt om af te meren.

6.3 Functie 2 Ligplaatsnemen mogelijk met ontheffing (rood gestreept)

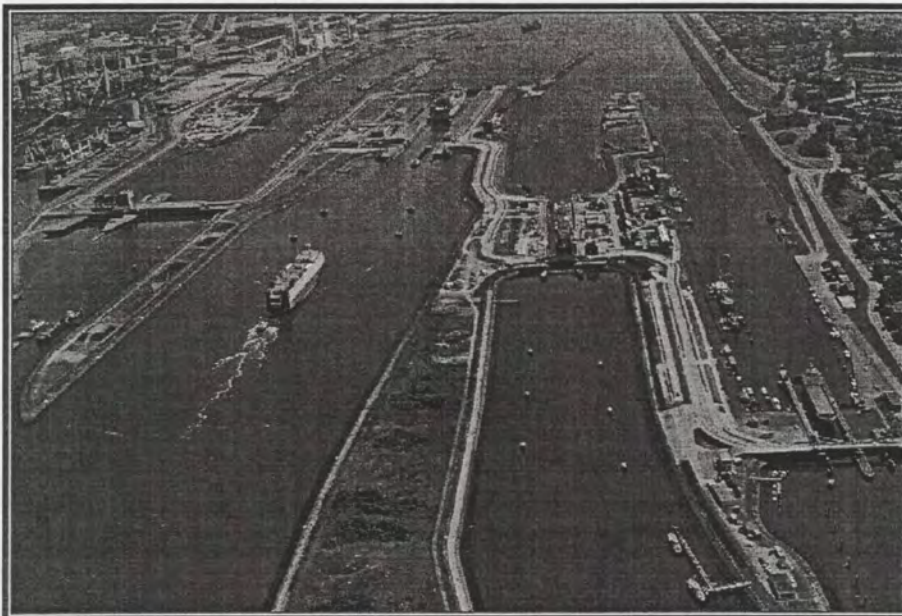
Er is één met rood aangegeven locatie in het Noordzeekanaalgebied die een aparte vermelding behoeft, te weten:

Binnenspuikanaal ten westen van de pijlers van de voormalige Baileybrug

Het bedoelde gebied is met een zwart kader aangegeven op de overzichtskaart (blad nummer 2) en voorzien van een Romeinse **III**. Volgens de overzichtskaart is ligplaatsnemen op deze locatie toegestaan. Ligplaatsnemen op deze locatie is momenteel niet strijdig met de scheepvaartbelangen (zie hoofdstuk 2 Wettelijk kader). Het Binnenspuikanaal heeft behalve een scheepvaartfunctie, tevens een waterafvoerfunctie door de aanwezigheid van het gemaal en de spuisluis. Vanuit deze waterhuishoudkundige functie gezien vormt het afmeren op deze locatie geen bezwaar.

In het kader van de planstudie "Zeepoort IJmond" is onderzoek gedaan naar een betere bereikbaarheid van het havengebied Amsterdam (zie paragraaf 3.6.2). Indien in vervolg op deze planstudie de optie wordt gekozen om ten noorden van de bestaande Noordersluis een nieuwe schutsluis te realiseren, dan kunnen de (woon)schepen, die in het binnenspuikanaal ligplaats hebben genomen, niet blijven liggen.

Uiterst rechts bevindt zich de Zuidersluis en de kleine sluis, daarnaast is de middensluis en daarnaast de Noordersluis. Uiterst links bevindt zich het gemaal en de spuisluis (met daarachter het binnenspuikanaal), dit is de locatie van een eventuele nieuwe grote sluis. (Foto vanuit het westen/de Noordzee genomen).



Het tijdstip van de eventuele realisatie van een nieuwe schutsluis is afhankelijk van ministeriële besluitvorming. Vooralsnog zal realisatie volgens de huidige gegevens uit de Meerjarenplanning Infrastructuur en Transport (MIT) niet plaatsvinden voor 2010. Om een goed beeld te krijgen van de feitelijke situatie ter plaatse, is op 15 februari 2000 een inventarisatie uitgevoerd met de volgende resultaten:

- Er waren ten tijde van de inventarisatie 21 schepen aanwezig, waarvan 8 woonarken en 13 andersoortige schepen;
- In zes gevallen is een ontheffing van het ligplaatsverbod verleend;
- Voor het maken en behouden van werken op de oever is in vier gevallen een vergunning op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken afgegeven;
- Door de Dienst der Domeinen is viermaal een privaatrechtelijke regeling getroffen voor het gebruik van rijksgrond.

De volledige inventarisatielijst is in bijlage 1 opgenomen.

Hoe om te gaan met huidige ligplaatsnemers?

Gelet op een mogelijke uitbreiding van het sluizencomplex te IJmuiden in het kader van "Zeepoort IJmond" is de ideale situatie dat het Binnenspuikanaal ten westen van de pijlers spoedig vrij is van ligplaatsnemende schepen. Rijkswaterstaat heeft echter te maken met een situatie van vergunde en jarenlang gedoogde ligplaatsnemende schepen. Daar komt bij dat afmeren op deze locatie, op dit moment althans, niet strijdig is met de scheepvaartbelangen. Voorts bestond ten tijde van vaststelling van dit beleid nog geen dringende noodzaak om huidige ligplaatsnemende schepen, als gevolg van de eventueel toekomstige bouw van een nieuwe sluis, te verwijderen. Uitgangspunt is wel dat het ligplaatsnemen niet in omvang toe mag nemen.

Om bovengenoemde redenen stelt Rijkswaterstaat het onderstaande vast.

De huidige ligplaatsnemende schepen, die voorkomen op de inventarisatielijst van 15 februari 2000, krijgen van Rijkswaterstaat een ligplaatsonthefving. De ontheffingverkrijger wordt er in de ontheffing op gewezen dat, zodra het rijk besluit tot het realiseren van een nieuwe sluis, Rijkswaterstaat deze ligplaatsonthefving intrekt. De aanwezige schepen moeten het Binnenspuikanaal dan verlaten. Tegen het intrekkingbesluit staat bezwaar en beroep open op grond van de Algemene wet bestuursrecht. Rijkswaterstaat informeert de betrokkenen regelmatig over de ontwikkelingen aangaande "Zeepoort IJmond" en houdt tevens rekening met de belangen van de betrokkenen.

Een woonschip dat reeds ligplaats had genomen voor de inventarisatie van 15 februari 2000 mag zowel worden verkocht door de huidige eigenaar als worden vervangen door een ander woonschip, mits de afmetingen van het vervangende woonschip niet groter zijn dan de afmetingen van het te vervangen woonschip. Bedraagt het verschil in afmeting tussen de oude en de nieuwe boot niet meer dan 10% (met een maximum van 2,5 meter) en is ter plaatse voldoende ruimte voor een dergelijke uitbreiding, dan wordt hier toestemming voor verleend tenzij naar het oordeel van de ontheffingverlenende instantie de omstandigheden zodanig zijn dat hiervan moet worden afgeweken.

Wordt in de toekomst besloten tot het uitbreiden van het sluizencomplex dan kunnen de bewoners eventueel aanspraak maken op een tegemoetkoming in de als gevolg daarvan te maken kosten of op een (gedeeltelijke) vergoeding van de daardoor geleden schade (zie voor de daarvoor geldende voorwaarden en de procedurele gang van zaken de regeling beschreven in paragraaf 6). De hoogte van de eventueel uit te keren nadeelcompensatie is afhankelijk van de waarde van het woonschip en de ligplaats. Die waarde wordt pas daadwerkelijk vastgesteld op het moment dat er sprake is van een situatie waarin Rijkswaterstaat nadeelcompensatie dient toe te kennen. Bij deze waardebepaling worden echter zaken die zijn aangebracht met het 'kennelijk oogmerk om de schadeloosstelling te verhogen' (criterium ontleend aan, de jurisprudentie behorende bij, de Onteigeningswet), buiten beschouwing gelaten. Het aanschaffen en afmeren van een woonschip met een significant hogere waarde dan het woonschip dat tijdens het op- en vaststellen van dit Ligplaatsbeleid afgemeerd lag, wordt bijvoorbeeld beschouwd als risico van de koper. Om taxatie in de toekomst te vereenvoudigen, heeft Rijkswaterstaat in week 47 van 2002 een fotoreportage gemaakt om de huidige situatie vast te leggen. Het verdient aanbeveling voor de bewoner om, indien het woonschip wordt vervangen, een taxatierapport te laten opstellen van het woonschip dat oorspronkelijk tijdens de fotorapportage afgemeerd lag.

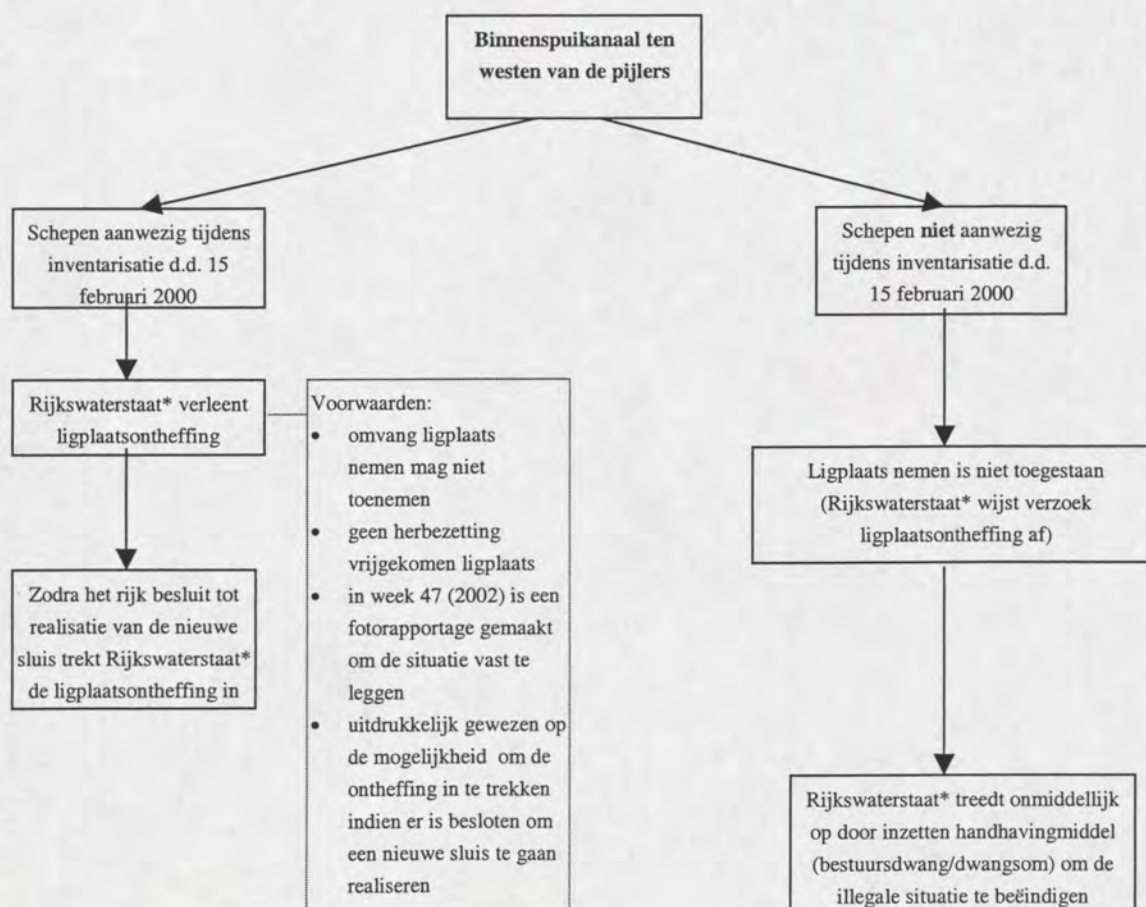
Ten slotte het volgende: Rijkswaterstaat heeft de bewoners er van meet af aan op gewezen dat de ligplaatsen in de toekomst mogelijk verdwijnen en dit is uitdrukkelijk in dit beleid vermeld. Tevens wordt in de ontheffing aangegeven dat de ontheffing kan worden ingetrokken indien tot uitbreiding van het sluiscomplex wordt besloten. Een dergelijke ontheffing vertegenwoordigt derhalve niet een waarde, die vergelijkbaar is met een permanente ligplaatsvergunning (waarvoor geldt dat de bevoegde overheidsinstantie heeft toegezegd, of ten minste het gerechtvaardigd vertrouwen heeft gewekt, dat de ligplaats een definitief karakter heeft).

Hoe om te gaan met **nieuwe ligplaatsnemers**?

Onder deze categorie vallen de schepen die niet op de inventarisatielijst van 15 februari 2000 voorkomen. Het is van belang dat het huidige aantal ligplaatsnemende schepen niet verder toeneemt en dat de reeds vrije ligplaatsen niet opnieuw worden bezet. Dit zou namelijk de uitvoering van de mogelijke uitbreiding van het sluiscomplex kunnen bemoeilijken/vertragen. Een verzoek om een ligplaatsontheffing ten behoeve van een nieuw ligplaatsnemend schip wordt derhalve afgewezen. Nieuwe ligplaatsnemers worden direct aangeschreven hun vaartuig te verwijderen. Zonodig wordt gebruik gemaakt van handhavingbevoegdheden (bijvoorbeeld bestuursdwang en dwangsom) om een einde aan de illegale situatie te maken.

Bovenstaande aanpak is op hieronder schematisch weergegeven (schema 1).

Schema 1: aanpak ligplaatsnemende schepen in het Binnenspuikanaal ten westen van de pijlers



* Waar Rijkswaterstaat genoemd is, dient gelezen te worden Rijkswaterstaat en/of de door Rijkswaterstaat gemandateerde instanties.

6.4 Functie 4 Wacht- en overnachtingplaatsen (groen gestreept)

Binnenspuikanaal ten oosten van de pijlers van de voormalige Baileybrug

Volgens de overzichtskaart is het Binnenspuikanaal ten oosten van de pijlers (op blad nummer 2 zwart omkaderd en voorzien van een Romeinse IV) bestemd als wacht- en overnachtingplaats. Dat is geen nieuwe situatie, maar in de praktijk is het echter op dit moment (nog) niet overal mogelijk de bedoelde locatie als wacht- of overnachtingplaats te gebruiken.

Om deze bestemming te realiseren heeft Rijkswaterstaat maatregelen genomen, zoals bijvoorbeeld het in het najaar van 2003 plaatsen van meerpalen. De kaderuimte ten oosten van de pijlers van de voormalige baileybrug wordt echter op dit moment ingenomen door schepen die daar voor lange tijd zijn afgemeerd. Deze vaartuigen zijn op 10 april 1996 en op 15 februari 2000 geïnventariseerd. De resultaten (complete inventarisatielijsten) staan in bijlage 1.

Hoe om te gaan met huidige ligplaatsnemers?

Omdat er dringend behoefte is aan wacht- en overnachtingplaatsen is het van groot belang dat deze locatie zo spoedig mogelijk vrij is van langdurig ligplaatsnemende schepen.

Voor de vraag hoe rekening te houden met de (belangen van de) huidige ligplaatsnemers is het van belang na te gaan in hoeverre er sprake is van een gedoogsituatie. Daarbij wordt onderscheid gemaakt tussen:

- A. Schepen die al ten tijde van de eerste inventarisatie op 10 april 1996 afgemeerd lagen (eerste groep) en ook voorkomen op de laatste inventarisatielijst.
- B. Schepen die na 10 april 1996 ligplaats hebben genomen en voorkomen op de laatste inventarisatielijst van 15 februari 2000 (tweede groep).

Ad A

De eerste groep (in totaal 11 schepen, zie bijlage 1) wordt al langere tijd gedoogd. Rijkswaterstaat heeft hiertegen immers niet opgetreden. De feitelijke periode van ligplaatsnemen varieert per schip van ruim 6 jaar tot tientallen jaren. In één geval is door Rijkswaterstaat een vergunning verleend (op basis van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken) voor werken en is tevens een privaatrechtelijke regeling door de dienst Domeinen getroffen. Deze vergunning wordt omgezet in een tijdelijke vergunning voor drie jaar.

Voor alle schepen die behoren tot deze groep wordt gezien het voorgaande een redelijke (ruime) overgangstermijn van 3 jaar gehanteerd. Hierbij wordt geen onderscheid gemaakt tussen typen schepen (woonschepen, recreatieschepen of vrachtschepen). Deze groep wordt aangeschreven tot verwijdering van het schip met een begunstigingstermijn van drie jaar. De termijn van drie jaar is bedoeld om eigenaren de gelegenheid te geven om zich op de nieuwe situatie in te stellen en bijvoorbeeld te zoeken naar een andere ligplaats.

Ad B

De tweede groep (in totaal 7 schepen, zie bijlage 1) betreft de meer recente ligplaatsnemers. Dat zijn de schepen die op 15 februari 2000 geïnventariseerd zijn, maar niet voorkwamen op de inventarisatielijst van 10 april 1996. Omdat gedurende een (zij het beperkt) aantal jaren door Rijkswaterstaat niet is opgetreden, is ook hier een coulante houding ten opzichte van de overtreder op z'n plaats.

Deze groep wordt aangeschreven tot verwijdering van het schip met een begunstigingstermijn van één jaar. Gedurende die periode hebben de eigenaren van de schepen de gelegenheid een andere afmeerlocatie te zoeken en het Binnenspuikanaal te verlaten.

Het spreekt voor zich dat de termijn genoemd bij A en B alleen gelden voor de huidige eigenaar of gebruiker; indien een eigenaar/gebruiker zijn schip verwijderd mag de daardoor ontstane plaats niet meer worden bezet. Indien aan het einde van de periode van drie of één jaar de schepen niet verwijderd zijn, wordt bestuursdwang toegepast (het schip wordt dan versleept naar de Bewaarhaven in Amsterdam op kosten van betrokkene) of een dwangsom opgelegd om de overtreder ertoe te bewegen het ligplaatsnemen te beëindigen.

Hoe om te gaan met nieuwe ligplaatsnemers?

Onder deze categorie vallen de schepen die niet op de inventarisatielijst van 15 februari 2000 voorkomen. Omdat ligplaatsnemen voor een ander doel dan wachten en overnachten in het Binnenspuikanaal ten oosten van de pijlers in strijd is met het ligplaatsbeleid wordt dit niet toegestaan en wordt hiertegen consequent en direct opgetreden. Nieuwe ligplaatsnemers worden direct aangeschreven binnen een minimale termijn hun vaartuig te verwijderen.

Bovenstaande aanpak is op de volgende pagina schematisch weergegeven (schema 2).

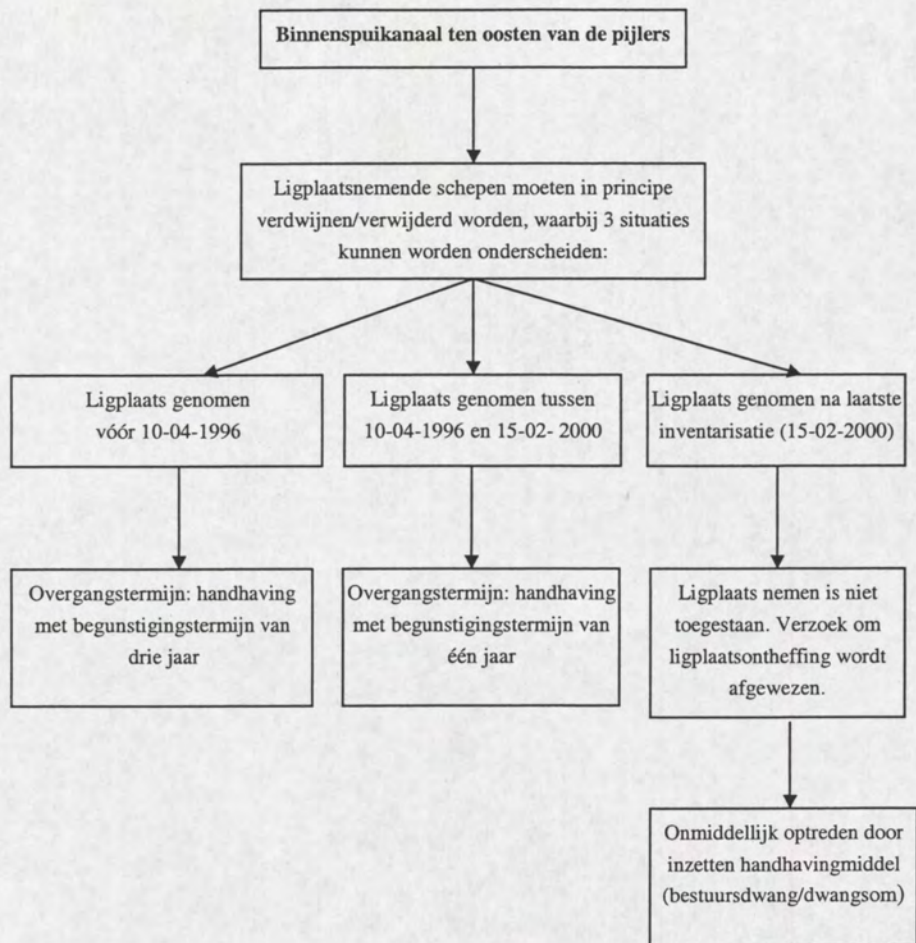
6.5 Regeling nadeelcompensatie Rijkswaterstaat

Indien eigenaren of bewoners van vaartuigen van mening zijn dat ze door de uitvoering van dit beleid onevenredig benadeeld worden, bestaat de mogelijkheid een beroep te doen op de "Regeling nadeelcompensatie Verkeer en Waterstaat 1999" (Staatscourant 172, 8 september 1999). Deze regeling kan worden opgevraagd bij het Directoraat-generaal Rijkswaterstaat, directie Noord-Holland, afdeling RSR, postbus 3119, 2001 DC Haarlem.

6.6 Rapportage

In de hoofdstukken 5 en 6 staan een aantal acties beschreven, dat na de inwerkingtreding van dit beleid dient te worden uitgevoerd. Het is van belang de voortgang te bewaken van de verwezenlijking van de, in dit beleid verwoorde, streefbeelden en bovendien de dienstleiding hierover te informeren. Hiertoe wordt elk laatste kwartaal van de jaren 2003 tot en met 2007 aan het Directie Team van de Hoofdafdeling Water van de directie Noord-Holland gerapporteerd.

Schema 2: aanpak ligplaatsnemende schepen in het Binnenspuikanaal ten oosten van de pijlers



7. Conclusies en actieschema

De belangrijkste conclusies zijn:

1. Ligplaats nemen in het Noordzeekanaalgebied moet in overeenstemming zijn met de functie-indeling zoals vermeld in hoofdstuk 5 (en zoals is uitgewerkt op de bij dit beleid behorende overzichtskaart, bijlage 2). Verzoeken om ligplaatsonthefingen op grond van het Binnenvaartpolitiereglement en vergunningen op grond van de Wet beheer rijkswaterstaatswerken worden getoetst aan dit ligplaatsbeleid.
2. Het uitbreiden van het aantal wacht- en overnachtingplaatsen met 50% is grotendeels in 2003 gerealiseerd. De uitbreiding is voorlopig toereikend om aan de toekomstige vraag te kunnen voldoen. Voor de toekomst moeten extra locaties worden gerealiseerd, hiervoor zijn reeds enkele mogelijke opties beschreven. Eventueel dient het beleid te worden herzien.
3. Om de feitelijke situatie in het Noordzeekanaalgebied in overeenstemming te brengen met de in hoofdstuk 5 genoemde streefbeelden, moeten de acties in onderstaande tabel uitgevoerd worden. In de laatste kolom is aangegeven wanneer de actie afgerond moet zijn. Hierbij wordt uitgegaan van een termijn na inwerkingtreding van dit beleid.

ACTIESCHEMA			
Nr	Algemene omschrijving	Welke acties	Wanneer
1	Paragraaf 5.2: In 1^e Rijksbinnenhaven (zuidelijke oever) beperkt ligplaatsgebruik (slechts voor rijkswaterstaattoeleinden) realiseren.	Voorbereiden verkeersbesluit tot het aanbrengen van een verkeersteken (verbodsteken A.5) ³	Binnen een half jaar
2	Paragraaf 5.2: opheffen ligplaatsverbod voor wacht- en overnachtingplaatsen	Voorbereiden verkeersbesluit tot het aanbrengen van een verkeersteken (aanwijzingsteken E.5 e.v.) ³	Zodra afmeer- locatie voor dit doel gereed is.
3	Paragraaf 5.2: In 1^e Rijksbinnenhaven (zuidelijke oever) beperkt ligplaatsgebruik (namelijk slechts voor wacht- en overnachtingplaatsen) realiseren	Voorbereiden verkeersbesluit tot het aanbrengen van een verkeersteken (verbodsteken A.5) ³	Binnen een half jaar
4	Paragraaf 5.2: opheffen ligplaatsverbod voor em- en debarkeren	Per locatie bekijken of het afmeren voor em- en debarkeren mogelijk gemaakt wordt door of het verlenen van een ligplaats- onthefing of het opheffen van het ligplaatsverbod door het aanbrengen van een verkeersteken	Binnen een jaar

³ Aan het plaatsen van een dergelijk verbodsteken dient een verkeersbesluit, als bedoeld in de Scheepvaartverkeerswet en het daarop gebaseerde Besluit Administratieve bepalingen scheepvaartverkeer (BABS), ten grondslag te liggen.

ACTIESCHEMA (vervolg)			
Nr	Algemene omschrijving	Welke acties	Wanneer
5	Paragraaf 6.3: Binnenspuikanaal ten westen van de pijlers	a. verlenen van ligplaatsonthefingen t.b.v. van de voor 15/2/2000 ligplaatsnemende schepen	Binnen drie maanden
		b. informeren ontheffinghouders over ontwikkelingen aangaande Zeepoort IJmond.	Regelmatig
		c. aanschrijven personen die na 15 februari 2000 ligplaats hebben genomen	Direct
6	Paragraaf 6.4: Binnenspuikanaal ten oosten van de pijlers; voor 10/4/96 ligplaats genomen	a. aanschrijven ter verwijdering schip met begunstigingstermijn van drie jaar.	Binnen drie maanden
		b. omzetten Wbr vergunning voor onbepaalde tijd in tijdelijke vergunning voor 3 jaar.	Binnen drie maanden
7	Paragraaf 6.4: Binnenspuikanaal ten oosten van de pijlers; na 10/4/96 ligplaats genomen maar voor 15/2/2000	a. aanschrijven ter verwijdering schip met begunstigingstermijn van één jaar.	Binnen drie maanden
		b. aanschrijven personen die na 15 februari 2000 ligplaats hebben genomen	Direct
8	Paragraaf 6.6: jaarlijkse rapportage voortgang acties gedurende 5 jaren	Informeren dienstleiding over voortgang acties	Laatste kwartaal van de jaren 2003 tot en met 2007

Ten slotte nog het volgende. Uit hoofdstuk 6 is gebleken dat op locaties als het Binnenspuikanaal al jaren illegaal ligplaats genomen wordt, zonder dat daar adequaat tegen is opgetreden door Rijkswaterstaat. Een einde maken aan deze ongewenste situatie kan alleen nog met grote inspanning en het gunnen van lange overgangstermijnen. Rijkswaterstaat zal gedurende een aantal jaren extra aandacht schenken aan de handhaving in het Binnenspuikanaal. Meer in het algemeen wordt opgemerkt dat het Centraal Nautisch Beheer in het Noordzeekanaalgebied regelmatig zal controleren of ligplaatsnemen gebeurt conform dit ligplaatsbeleid.

DE HOOFDINGENIEUR-DIRECTEUR,



Mr. ing. J.H. Dronkers

Bijlage 1 Inventarisaties Binnenspuikanaal & toelichting behorende bij de overzichtskaart van het Noordzeekanaalgebied (bijlage 2)

INVENTARISATIE D.D. 15 FEBRUARI 2000 LIGPLAATSNEMENDE SCHEPEN IN HET OOSTELIJKE GEDEELTE VAN HET BINNENSPIUKANAAL								
	Soort vaartuig	Naam	Zie foto met nr.	Eigenaar	Publiekrechtelijke vergunning	Privaatrechtelijke vergunning	Bijzonderheden	Inventarisatie 10/4/96 *
1	woonark	Quo Varis	15	H.J. van der Ham	Wbr ⁴ -vergunning voor werken op de oever (1990)	x (1990)	reddingsboeien op kajuit	x
2	kruisertje	Epos	15	H. Lieder			buitenzijde Quo Varis	
3	lange platbodem	Loenen	16	Van Berloo				
4	coaster	Pharos	17	H.R. van Monsjou				x
5	vrachtschip	Vechtstroom	17	A.P. Beckers			buitenzijde Pharos	x
6	vrachtschip	Marcel	18/19/20	P. Buining			langs oever	x
7	motorjacht	Mare Liberum	18	H.H. Buining			buitenzijde Marcel	
8	zeiljacht	onbekend	18	onbekend			tussen motorjacht en Volharding	
9	vrachtschip	Volharding	18	moeder van Buining			buitenzijde Marcel	x
10	vrachtschip	Geesje	18/19/20	P. Buining			buitenzijde Volharding	x
11	vrachtschip	Avontuur	19/20	P. Buining			buitenzijde Geesje	x
12	vrachtschip	Kraggenburg	-	P. Buining			ligt meestal buitenzijde Avontuur (wordt nog regelmatig vracht mee gevaren)	
13	vrachtschip	Succes	-	P. Buining			ligt meestal buitenzijde Avontuur (wordt nog regelmatig vracht mee gevaren)	x
14	sleepboot	Rosomak	21	P. Buining			buitenzijde Enterprice	
15	vrachtschip	Enterprice	21	G.P. Lameijer			binnenzijde Rosomak	x
16	spits	Thalassa	23	E. Kemper				x
17	olieboot	Helena ?	24	oliehandel Furman			buitenzijde Thalassa	x
18	werkboot	Het Harde	25	firma Stolk				

* Hiermee wordt bedoeld: was het vaartuig aanwezig tijdens de inventarisatie op 10 april 1996? ¹

¹ Bijgewerkt tot 22 februari 2001

⁴ Wbr betekent Wet beheer rijkswaterstaatswerken

INVENTARISATIE D.D. 15 FEBRUARI 2000 LIGPLAATSNEMENDE SCHEPEN IN HET WESTELIJKE GEDEELTE VAN HET BINNENSPUIKANAAL							
	Soort vaartuig	Naam	Zie foto met nr.	Eigenaar	Publiekrechtelijke vergunning	Privaatrechtelijke vergunning	Bijzonderheden
Ten westen van de pijlers:							
1	woonark	Ziet op uw Zelve	1	F.J.M. Stokman	- ligplaats- ontheffing Bpr ⁵ (1989) - Wbr ⁶ -vergunning voor werken op de oever(1989) - Wvo ⁷ -vergunning lozen afvalwater (1989)	x (1989)	Lag voor 10/4/96 op andere plaats
2	woonark	Isis	2	J.F.H. van Suchtelen			
3	woonark	We zien wel	3	D. Vledder	- ligplaats- ontheffing Bpr ⁵ (1999) - Wbr ⁶ -vergunning voor werken op de oever (1999) - Wvo ⁷ -vergunning lozen afwater- water (1999)		Wvo ⁷ -verg. als rechtsopvolger van Gigengack
4	woonark	Ons Geluk	4	J. Frans	ligplaatsontheffing Bpr ⁵ (1997)	x (1988)	Voorheen Snoekie
5	tjalk	Nooit Gedacht	5	A. Stroomberg			Blauw dek
6	plezierjachtje	Willex	5	oliehandel Furman			Buitenzijde Stroomberg voorheen eigenaar
7	scheepje	onbekend	5	onbekend			Binnenzijde Stroomberg
8	woonark	Brandaris	6	R.A. Winnands en T. de Leeuw			Wbr ⁶ -verg (watermeterput) nog op naam van Langendijk, nooit overgeschreven.
9	woonark	Paradise	8	D.J. Arnold			
10	olieboot	Marcel	7	oliehandel Furman			Buitenzijde Stokman. Meestal 2 olieboten. 29/10/99 tweede boot aangetroffen oost. van pijler, zie foto 24

⁵ BPR betekent Binnenvaartpolitiereglement

⁶ Wbr betekent Wet beheer rijkswaterstaatswerken

⁷ Wvo betekent Wet verontreiniging oppervlaktewater

INVENTARISATIE D.D. 15 FEBRUARI 2000 LIGPLAATSNAME SCHEPEN IN HET WESTELIJKE GEDEELTE VAN HET BINNENSPIJKANAAL (VERVOLG)							
	Soort vaartuig	Naam	Zie foto met nr.	Eigenaar	Publiekrechtelijke vergunning	Privaatrechtelijke vergunning	Bijzonderheden
11	woonark	Johanna	9	A.W. de Vries	Wbr ⁸ -vergunning voor werken op de oever (1997)	x (1998)	Vaartuig lijkt anders, heet wel Johanna. Verg. (watermeterput) nog op naam van v.d.Vlugt, nooit overgeschreven.
12	woonark	Sealex	10	A. Bechthold	Wbr ⁸ -vergunning voor werken op de oever (1997)	x (1992)	
13	zeiljachtje	onbekend	10	onbekend			Ligt binnenzijde Sealex
14	vaartuig	Leonidas	11/12	A. Visser			Dekhuis rood dak
15	duikvaartuig	Bruinvis	11/12	J.L.F.C. van Dam			Buitenzijde Leonidas
16	sloepje	Paal 45	11	G. van Rijn			Ligt binnenzijde Leonidas
17	sloep (gekleurde bak)	onbekend	12	onbekend			Ligt binnenzijde Leonidas
Tussen de pijlers:							
18	sloep	Tineke	13	onbekend			Rood/geel west. Loopbrug
19	kruisertje	Ulla	13	onbekend			Blauw dekzeil west. Loopbrug
20	Pleziervaar- tuig	onbekend	14	onbekend			Blauw dekzeil oost. Loopbrug
21	kruisertje	onbekend	14	onbekend			Rode kajuit oost. Loopbrug

⁸ Wbr betekent Wet beheer rijkswaterstaatswerken

Bijlage 1 Ligplaatsenbeleid Noordzeekanaal d.d. 07-06-1999 (laatst gewijzigd op 23-09-2003)

Nr.	Omschrijving locatie	Bestemming	Max. duur in uren	Max. lengte ligplaats in meters	Max. breedte ligplaats in meters
1	Buitenhaven van IJmuiden	· ligplaatsnemen niet toegestaan			
2	Noorderbuitenkanaal				
2.1	noordzijde, IJmondpalen	· schepen die rechtstreeks van zee komen · schepen en drijvende werktuigen die bij het lichter van deze schepen zijn betrokken (zie Basijn 97/07)		285 150	45 35
2.2	noordzijde, meerstoelen op 250 m west van Buitenkade 2	· schepen betrokken bij overslag slib in Averijhaven		110	25
3	Verbindingskanaal				
3.1	oostzijde Forteiland, pontonsteiger	· em- en debarkeren van passagiers · overslaan van goederen ten behoeve van activiteiten op het Forteiland	6	30	12
3.2	Fortput	· drijvende werktuigen t.b.v. winning en overslag van zeezand · schepen langsij van de drijvende werktuigen om zeezand te laden			
3.3	oostzijde Forteiland, meerstoelen	· schip in gebruik voor maritieme trainingen · maximaal 1 schip langsij	6	80 80	12 12
4	Zuiderbuitenkanaal en Zuiderbuitentoeleidings-kanaal				
4.1	zuidzijde Zuiderbuitenkanaal, zg. blokkensteiger	· overslag goederen in opdracht van of met toestemming Rijkswaterstaat		110	12
4.2	zuidzijde Zuiderbuitentoeleidings-kanaal, cruisekade vanaf 260 m tot circa 460 m uit het buitenhoofd van de Kleine sluis.	· particulier beheer		200	35
4.3	zuidzijde Zuiderbuitentoeleidings-kanaal, steigers vanaf 160 m tot 220 m gerekend vanaf de brug Kleine sluis.	· schepen van of ten dienste van de overheid		60	12
4.4	zuidzijde Zuiderbuitentoeleidings-kanaal, steigers vanaf 70 m tot 160 m uit brug Kleine sluis	· op schutting wachtende kleine schepen	3	90	12

Bijlage 1 Ligplaatsenbeleid Noordzeekanaal d.d. 07-06-1999 (laatst gewijzigd op 23-09-2003) (vervolg)

Nr.	Omschrijving locatie	Bestemming	Max. duur in uren	Max. lengte ligplaats in meters	Max. breedte ligplaats in meters
4.5	noordzijde Zuiderbuitentoeleidings- kanaal, meerstoelen vanaf 80 tot 230 m gerekend uit brug Zuidersluis	· op schutting wachtende schepen	3	150	12
4.6	noordzijde Zuiderbuitentoeleidings- kanaal, gebied achter remming en geleidewerk	· schepen t.b.v. nautische dienstverlening			
5	Middenbuitentoeleidingskanaal				
5.1	noordzijde, steiger 90 m west van noordwestelijke hoofd Middensluis	· em- en debarkeren passagiers na toestemming	1	50	12
6	Noorderbuitentoeleidingskanaal				
6.1	noordzijde, steiger 65 m west van noordwestelijke hoofd Noordersluis	· em- en debarkeren passagiers na toestemming	1	50	12
7	Buitenspuikanaal				
7.1	zuidzijde, meerstoelen	· wachtende schepen	72	350	24
7.2	noordzijde, kade en meerstoelen	· schepen t.b.v. werkzaamheden voor Rijkswaterstaat		150	24
8	Hoogovenkanaal en -haven				
8.1	zuidzijde, kade	· overslag goederen in opdracht van of met toestemming van Rijkswaterstaat · indien niet in gebruik t.b.v. Rijkswaterstaat: wachtende schepen	72	200	12
8.2	kades, steigers, meerboeien	· particulier beheer			
9	Zuiderbinnentoeleidingskanaal en zuidzijde Noordzeekanaal tot kilometerpaal 1,9				
9.1	zuidzijde, loswal over een afstand van 70 m tot 125 m oost van de Kleine sluis	· op schutting wachtende kleine schepen.	3	55	12
9.2	zuidzijde, loswal over een afstand van 125 m tot oostelijke uiteinde	· em- en debarkeren passagiers · overslag goederen in opdracht van of met toestemming Rijkswaterstaat · schepen met toestemming Rijkswaterstaat · autosteiger	24	165	12

Bijlage 1 Ligplaatsenbeleid Noordzeekanaal d.d. 07-06-1999 (laatst gewijzigd op 23-09-2003) (vervolg)

Nr.	Omschrijving locatie	Bestemming	Max. duur in uren	Max. lengte ligplaats in meters	Max. breedte ligplaats in meters
9.3	zuidzijde, steigers ten oosten van de loswal	· schepen van of ten dienste van de overheid		170	12
9.3.1	zuidzijde, oever van kilometerpaal 0,455 tot 0,6	· gereserveerd voor veerdienst		145	20
9.4	zuidzijde, oever van kilometerpaal 0,6 tot 0,88	· aan vergunningwerken: schepen t.b.v.: · nautische dienstverlening · overheid · bedrijfsmatige watergebonden activiteiten · nautische opleidingen · nautische sporten en verenigingen		280	20
9.5	zuidzijde, meerstoelen van kilometerpaal 1,45 tot 1,9	· wachtende schepen	24	2 x 210	40 uit de oever
9.6	noordzijde, meerstoelen vanaf 50 tot 200 uit binnenhoofd Zuidersluis	· op schutting wachtende schepen	3	150	12
9.7	noordzijde, oever vanaf Zuidersluis tot kilometerpaal 0,53	· aan vergunningwerken schepen t.b.v.: · nautische dienstverlening · overheid · bedrijfsmatige watergebonden activiteiten · nautische opleidingen · nautische sporten en verenigingen		530	15
9.8	noordzijde, kades Zuiderbinnentoeleidingskanaal ten oosten van kilometerpaal 0,500 tot 0,880	· overslag goederen in opdracht van of met toestemming Rijkswaterstaat · schepen t.b.v. werkzaamheden Rijkswaterstaat		380	12
10	Middenbinnentoeleidingskanaal				
10.1	zuidzijde, steigers en loswal	· schepen van of t.b.v. de overheid · werkzaamheden Rijkswaterstaat of overslag goederen t.b.v. Rijkswaterstaat		1x50 1x25	12 12
10.2	noordzijde, haventje van Rietman, steiger aan westzijde	· schepen van of t.b.v. de overheid; werkzaamheden t.b.v. Rijkswaterstaat · em- en debarkeren passagiers	1 v.w.b. em-/debarkeren	40	12
10.3	noordzijde, kade in haventje van Rietman	· schepen van of t.b.v. de overheid · overslag goederen in opdracht van of met toestemming Rijkswaterstaat · werkzaamheden t.b.v. Rijkswaterstaat · nautische dienstverlening · em- en debarkeren passagiers	1 v.w.b. em-/debarkeren	80	12

Bijlage 1 Ligplaatsenbeleid Noordzeekanaal d.d. 07-06-1999 (laatst gewijzigd op 23-09-2003) (vervolg)

Nr.	omschrijving locatie	bestemming	max. duur in uren	max. lengte ligplaats in m	max. breedte ligplaats in m
10.4	noordzijde, kade op 700 m oost van binnenhoofd Middensluis	· aan en van boord zetten van personenauto's	0,5	110	12
11	Noorderbinnentoeleidingskanaal				
11.1	zuidwestzijde, steiger	· schepen t.b.v. nautische dienstverlening		55	12
11.2	noordoostzijde binnenhoofd Noordersluis	· schepen t.b.v. nautische dienstverlening		20	5
11.3	noordzijde, kade	· schepen van of t.b.v. de overheid · overslag goederen in opdracht van of met toestemming Rijkswaterstaat · werkzaamheden t.b.v. Rijkswaterstaat		450	25
12	Binnenspuikanaal				
12.1	zuidzijde, tot 350 meter oost van de pijlers van de voormalige baileybrug	· wacht- en overnachtingplaats schepen, niet zijnde duwbakken	168	350	30
12.2	zuidzijde, tussen 350 en 700 meter oost van de pijlers van de voormalige baileybrug	· wacht- en overnachtingplaats schepen en duwbakken	72	350	30
12.3	noordzijde, tot 170 meter oost van de pijlers van de voormalige baileybrug	· overslag goederen in opdracht of met toestemming Rijkswaterstaat · schepen van of t.b.v. de overheid (indien niet in gebruik t.b.v. overheid) wacht- en overnachtingplaats schepen, niet zijnde duwbakken + autosteiger	72	170	30
12.4	noordzijde, van 170 tot 320 meter oost van de pijlers van de voormalige baileybrug	· particulier beheer (indien niet in gebruik wacht- en overnachtingplaats schepen, niet zijnde duwbakken)		150	30
12.5	noordzijde, van 320 tot 500 meter oost van de pijlers van de baileybrug	wacht- en overnachtingplaats schepen niet zijnde duwbakken		180	30
12.6	noordzijde, van 500 tot 730 meter oost van de pijlers van de voormalige baileybrug	· particulier beheer		350	30
12.7	noordzijde, van 770 meter oost van de pijlers van de voormalige baileybrug tot het oostelijke einde	· schepen van of t.b.v. de overheid · overslag goederen in opdracht van of met toestemming Rijkswaterstaat · werkzaamheden t.b.v. Rijkswaterstaat		350	30

Bijlage 1 Ligplaatsenbeleid Noordzeekanaal d.d. 07-06-1999 (laatst gewijzigd op 23-09-2003) (vervolg)

Nr.	Omschrijving locatie	Bestemming	Max. duur in uren	Max. lengte ligplaats in meters	Max. breedte ligplaats in meters
13	Rijksbinnenhavens				
13.1	Rijksbinnenhaven 1, zuidzijde, meerstoelen	· wacht- en overnachtingplaats schepen duwbakken	72	475	12 uit de meer- stoelen
13.2	Rijksbinnenhaven 1, zuidzijde, vanaf 600 meter uit de invaart tot het einde van de haven	· bewaar- en dwanghaven Rijkswaterstaat		220	30
13.3	Rijksbinnenhaven 1, noordzijde, kades	· particulier beheer			
13.4	Rijksbinnenhaven 2, kades en steigers	· particulier beheer			
13.5	Rijksbinnenhaven 3, overige kades en steigers	· particulier beheer			
14	Noordzeekanaal				
14.1	zuidzijde, steiger oost van de fuik van de Velserpont	· schepen van of t.b.v. de overheid · werkzaamheden Rijkswaterstaat		20	12
14.2	noordzijde, steiger west van de fuik van de Velserpont	· schepen van of t.b.v. de overheid · werkzaamheden Rijkswaterstaat		20	12
14.3	noordzijde, kades tussen kilometerpaal 3,35 en 4,6	· particulier beheer 2 kades		1x 400 1x 220	25 20
14.4	zuidzijde, meerstoelen Buitenhuisen (Kruithaven), kilometerpaal 7,1 tot 7,5	· overslag ontplofingsgevaarlijke stoffen · aan binnenzijde: · overslag t.b.v. of met toestemming Rijkswaterstaat · wachtplaats zeevaart met gevaarlijke stoffen		200	32
14.5	zuidzijde, steiger Buitenhuisen (Kruithaven), kilometerpaal 7.3 tot 7,4	· overslag ontplofingsgevaarlijke stoffen · overslag t.b.v. of met toestemming Rijkswaterstaat · schepen van of t.b.v. de overheid · werkzaamheden t.b.v. Rijkswaterstaat · nautische dienstverlening · in- en uitklaren schepen met gevaarlijke stoffen · wachtende/overnachtende schepen met gevaarlijk stoffen	72	110	15

Bijlage 1 Ligplaatsenbeleid Noordzeekanaal d.d. 07-06-1999 (laatst gewijzigd op 23-09-2003) (vervolg)

Nr.	Omschrijving locatie	Bestemming	Max. duur in uren	Max. lengte ligplaats in meters	Max. breedte ligplaats in meters
14.6	zuidzijde, steiger, kilometerpaal 8	· schepen van of t.b.v. de overheid · werkzaamheden Rijkswaterstaat		20	12
14.7	noordzijde, steiger oost van de fuik pontveer Buitenhuizen (kilometerpaal 10,2)	· schepen van of t.b.v. de overheid · werkzaamheden Rijkswaterstaat		20	12
14.9	noordzijde, steiger (kilometerpaal 16,9)	· schepen van of t.b.v. de overheid · werkzaamheden Rijkswaterstaat		20	12
14.10	noordzijde, steiger oost van de fuik van de pontveer Zaandam / Amsterdam (kilometerpaal 17,2)	· schepen van of t.b.v. de overheid · werkzaamheden Rijkswaterstaat		20	12
15	alle pontfuiken aan het Noordzeekanaal en de steiger aan de zuidzijde oost van de Velserpont	· t.b.v. openbaar vervoer			
16	Zijkanaal G				
16.1	steiger westzijde op 300 m uit de invaart	· particulier beheer uitsluitend voor debarkeren en embarkeren met toestemming	2	50	15
Cornelis Douwesterrein					
	noordzijde, steigers kilometerpaal 19.9 tot 20.63	· particulier beheer			

Bijlage 2 Overzichtskaart van het Noordzeekanaalgebied (NHKA-1998-31063)

