

Uitwerkingsbesluit Doorvaartprofielen



Amsterdam,
Versie 27 februari 2008
Dienst Binnenwaterbeheer
Sector Nautische Zaken
Info@bba.amsterdam.nl
www.bba.amsterdam.nl

I Aanleiding

Water en Amsterdam zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Amsterdam omvat 2800 hectare water. Dat is ongeveer 13% van het oppervlak van de gemeente, het IJmeer niet meegerekend. Het water in Amsterdam is een belangrijke kwaliteit van de stad. Goed beheer is nodig om de druk op het water door de toenemende verstedelijking en het veelzijdig en intensief gebruik ervan, in goede banen te leiden.

Het beheer van het water in Amsterdam is verdeeld in drie categorieën:

Waterbeheer, oftewel de kwantiteit en kwaliteit van het watersysteem. Dit beheer is een verantwoordelijkheid van het Rijk en Provincie. Zij hebben taken op- of overgedragen aan respectievelijk Rijkswaterstaat of aan waterschappen. In Amsterdam zijn meerdere waterschappen actief: het Hoogheemraadschap Amstel Gooi en Vecht (AGV) draagt de zorg voor het grootste deel van de stad. De dienst Waternet is de (gezamenlijke) uitvoerende organisatie van AGV en gemeente Amsterdam.

Beheer van water als openbare ruimte. Dit beheer is overgedragen aan de stadsdelen, die onder andere verantwoordelijk zijn voor het afgeven van vergunningen voor het afmeren van (woon)boten en het aanleggen van steigers;

Nautisch beheer. Dit beheer bestaat uit technisch vaarwegbeheer (eisen aan de vaargeul en de oever) en nautische c.q. verkeertechnische ordening (onder andere vaarsnelheid, afmeerverbod). De Dienst Binnenwaterbeheer is namens B&W verantwoordelijk voor het nautisch vaarwegbeheer op het binnenwater.



In het kader van het nautische vaarwegbeheer heeft het College in 2003 in de nota "Dynamisch gebruik van het water in Amsterdam"¹ geconstateerd dat het aantal afgemeerde vaartuigen in de stad toeneemt en dat de vlote en veilige doorvaart steeds verder in de knel komt. Om mogelijke ongelukken te voorkomen werd de volgende beleidsdoelstelling geformuleerd: "het dynamisch gebruik van het water in Amsterdam zo in te richten dat ook in de toekomst een veilig en vlot gebruik van het water als openbare ruimte en verkeersweg mogelijk is".

¹ De notitie 'Dynamisch gebruik van water' is op 13 mei 2003 vastgesteld door B&W.

Eén van de maatregelen om deze beleidsdoelstelling te concretiseren is de notitie: “Doorvaartprofielen, een voorwaarde voor vlot en veilig varen in Amsterdam”², die het College op 13 april 2004 heeft vastgesteld. Op 12 mei 2004 heeft de raadscommissie SOW deze notitie voor kennisgeving aangenomen.

In de afgelopen periode heeft de Dienst Binnenwaterbeheer in overleg met de stadsdelen en Waternet, de doorgaande binnenwateren geclassificeerd op basis van vastgestelde profielen. Na een uitgebreide inspraakprocedure heeft dat geleid tot de voorliggende notitie, waarmee nu de regeling rondom de doorvaartprofielen daadwerkelijk kan worden ingevoerd.

II Doelstelling

Om het water in Amsterdam als belangrijke kwaliteit van de stad in stand te houden en waar mogelijk te verbeteren en daarbij alle belangen in evenwicht te houden, is het nodig de regels op het water te expliciteren en aan te scherpen. Rijks- en provinciale vaarwegen en de vaarwegen van ondermeer het Hoogheemraadschap AGV kennen al langer maximale afmetingen van schepen voor verschillende vaarwateren. Voor het binnenwater van Amsterdam ontbrak het instrument van doorvaartprofielen.

In de notitie “Doorvaartprofielen, een voorwaarde voor vlot en veilig varen in Amsterdam” uit 2004 worden de doorvaartprofielen voor het Amsterdamse binnenwater benoemd. Het instellen van deze doorvaartprofielen garandeert een vlotte en veilige doorvaart op de vaarwegen van het binnenwater van Amsterdam en gaat niet ten koste van het bestaande veelzijdige gebruik van het water. Enerzijds wordt voorkomen dat de doorgaande vaarwegen van het binnenwater van Amsterdam langzaam dichtslibben, anderzijds worden te grote vaartuigen uit te kleine vaarwegen geweerd. Dat voorkomt overlast en (milieu)schade.

Ook bieden de doorvaartprofielen een duidelijk nautisch toetsingskader voor burgers, stadsdelen en handhavers over wat wel en wat niet mag. In het verleden kon het gebeuren dat nieuwe (her)inrichtingsplannen van kades en oevers ten koste gingen van bestaande doorvaartmogelijkheden en dat bij juridische procedures over nautische knelpunten discussie ontstond over de vraag welke gebruiksvorm ruimte moet inleveren om een knelpunt op te lossen: het statische gebruik van water (wonen op water, vlotten) of het dynamisch gebruik van water (diverse functies van water waaronder de plezier- en beroepsvaart). Voortaan is bij inrichtingsplannen van kades en oevers, bij nieuwe vaarroutes en bij het bouwen van (afmeer)voorzieningen in het water, het betreffende doorvaartprofiel leidend voor het nautische advies.

Tenslotte wordt met het invoeren van de doorvaartprofielen het begrip “vlot en veilig” concreet ingevuld en voorzien van meetbare grenzen. Dat draagt verder bij aan de transparantie in de dagelijkse handhaving; het beleid is nu eenvoudiger toe te passen en uit te leggen aan burgers. Vragen als “mag ik een boot langs zij van mijn woonboot leggen of dubbel afgemeerd langs de kade”, worden beantwoord met een verwijzing naar de doorvaartprofielen. Bovendien is hiermee de noodzakelijke juridische basis gelegd voor handhaving op té grote boten in té kleine grachten.

III Uitwerking notitie ‘Doorvaartprofielen’ uit 2004

Met het koppelen van de doorvaartprofielen aan vaarwegen, is het besluit ‘Doorvaartprofielen’ (13 april 2004) nu verder uitgewerkt. Per vaarweg wordt aangegeven welke soorten schepen qua lengte, breedte en diepgang van welke vaarweg gebruiken mogen maken. Bij deze uitwerking is een klein aantal technische aanpassingen aangebracht. Deze aanpassingen leiden echter niet tot een nieuw vergunningenregime. Ze sluiten aan bij het uitgangspunt van de notitie ‘Doorvaartprofielen’ dat de profielen een veelzijdig gebruik van het water moeten blijven waarborgen en tot zo min mogelijk ingrijpende veranderingen in de huidige situatie mogen leiden. Kortom: de waterwegen zijn opgemeten met in achtneming van de vergunde statische vaartuigen en voorzieningen zoals woonboten en steigers.

² Deze notitie is op 13 april 2004 door B&W vastgesteld en op 12 mei 2004 door de Raadscommissie Stedelijke ontwikkeling en waterbeheer goedgekeurd.

De doorvaartprofielen A tot en met E zijn in de onderstaande tabel omschreven. Op de kaarten die onderdeel uitmaken van deze notitie staan de profielen per vaarweg aangegeven en in de bijlage 2 worden deze onderbouwd.

Profiel	Breedte van de doorvaart	Lengte vaartuigen	Breedte vaartuigen	Doorvaartprofiel diepte
A1	Minimaal 30 m (A1 plus: minimaal 50 m: op de Schinkel)	Max 80 m	Max 9.50 m	Max. 3.00 m -n.a.p.
A2	Minimaal 24 m (A2 plus: minimaal 50 m: op de Amstel)	Max 67 m	Max 7.20 m	Max. 2.75 m -n.a.p.
B	Minimaal 13 m (uitzondering 12 m) ³	Max 20m	Max 4,25 m	Max. 2.20 m -n.a.p.
C	Minimaal 12 m (uitzondering 11 m)	Max 18 m	Max 4 m	Max. 2.20 m -n.a.p.
D	Minimaal 11 m (uitzondering 10 m)	Max 14 m	Max 3,75 m	Max. 1.90 m -n.a.p.
E	Minimaal 10 (uitzondering 6,50 m)	Max 14 m	Max 3,75 m	Max. 1.80 m -n.a.p.
E®	Minimaal 10 (uitzondering:maatwerk)	Max 14 m	Max 3,75 m	Max. 1.80 m -n.a.p.

Bij bovenstaande profielindeling is een aantal opmerkingen van belang:

- * Bij het opmeten werd opnieuw duidelijk dat door het intensieve statische gebruik van waterwegen de doorvaart op het Amsterdamse binnenwater erg smal is, ook vergeleken met landelijke richtlijnen.⁴ Voor het meeste Amsterdamse binnenwater is daarom al eerder een snelheidsbeperking van 7,5 km per uur ingesteld. Deze beperking blijft gehandhaafd, ook na ingebruikname van de profielen, om de veiligheid op het water te waarborgen en overlast zoveel mogelijk te voorkomen.
- * Bij de vernieuwing van de Verordening op de Haven en het Binnenwater (VHB) in 2006, is de afspraak gemaakt dat voor een aantal wateren in Amsterdam het beheer ex VHB overgedragen wordt van Haven Amsterdam aan BBA. Het gaat onder andere om wateren in het Oostelijk Havengebied en in Noord. Omdat de overdracht van het nautisch beheer over deze wateren nog niet is geëffectueerd op het moment van vaststellen van deze notitie, is voor deze wateren nog geen profiel op de kaarten opgenomen.
- * Iets dergelijks geldt ook voor IJburg. Rijkswaterstaat is daar op dit moment bevoegd gezag van het buitenwater. Wel zal voor bijvoorbeeld de Kom, bij de aankomende herinrichting, een diepgang worden vastgelegd. Voor de binnenwateren op IJburg geldt dat de precieze invulling en het gebruik nog onvoldoende is uitgekristalliseerd om daarvoor nu profielen op te nemen op de kaart.
- * Bij de huidige toekenning van profielen blijkt dat profiel D in de stad nauwelijks voorkomt. Besloten is dit profiel in de categorisering wel te blijven onderscheiden (oa.) zodat die mogelijk wel gebruikt kan worden voor de gebieden waarvoor nu nog niet de profielen zijn toegekend (IJburg ed.).

³ In bepaalde gedeelten van rakken is een minimale doorvaartbreedte toegestaan, die kleiner is dan de basisbreedte. Deze uitzonderingen worden veroorzaakt door vergunde objecten die op het moment van inwerkingtreding van de regeling aanwezig zijn.

⁴ 30 jaar geleden heeft een landelijke commissie (de commissie 'Vaarwegbeheerders') een advies geformuleerd voor de afmetingen van 'kleine vaarwegen' en bijhorende profielvarianten. Deze varianten waren bedoeld voor doorgaande vaarwegen van beroepsvaart (goederenvervoer) in combinatie met pleziervaart. Het advies is maar zeer beperkt van toepassing voor Amsterdam. Het biedt aanknopingspunten voor het opstellen van doorvaartbreedtes voor de grote doorgaande vaarwegen, de Amstel en Kostverlorenvaart. Maar het kan niet als basis dienen voor doorvaartprofielen van het binnenwater, met name in de binnenstad van Amsterdam en andere kleine vaarwegen in de stad; deze zijn veel krappere dan de landelijk geadviseerde maten.

- * Naar aanleiding van de inspraak is het profiel E-recreatief (E ®) toegevoegd. Met dit profiel worden grachten die vooral een recreatieve- c.q. bestemmingsverkeersfunctie hebben van maatwerkoplossingen voorzien. Deze variant is gekozen om beter aan te sluiten op het huidige gebruik van de grachten, dan in het oorspronkelijke voorstel het geval was.



Varen met een bootje op Koninginnedag is populair

IV Juridische onderbouwing profielen

BBA voert het nautisch vaarwegbeheer uit voor het College van B&W. Het College is het bevoegde gezag op grond van de Scheepvaartverkeerswet (SVW). In de SVW wordt aangegeven dat het bevoegde gezag verantwoordelijk is voor:

- het vlot en veilig verloop van het scheepvaartverkeer,
- het in standhouden van de scheepvaartwegen en
- het waarborgen van de bruikbaarheid daarvan en het voorkomen of beperken van schade door het scheepvaartverkeer aan oevers, waterkeringen of werken gelegen in de scheepvaartwegen.

Naast de Scheepvaartverkeerswet is er het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Het BPR geeft aan welke "verkeersregels" gelden op het water. In het BPR staat ook opgenomen dat een schip of samenstel niet van een vaarweg gebruik mag maken als dit schip niet past binnen de karakteristiek of de afmetingen van de vaarweg. Een vaarweg is volgens het BPR: *elk voor het openbaar verkeer met schepen openstaand water*. Deze diverse regelgeving vormt samen de belangrijkste juridische basis van de doorvaartprofielen. In de doorvaartprofielen wordt er per vaarweg aangegeven welke soorten schepen (qua lengte, breedte en diepgang) van welke vaarweg gebruik mogen maken.

V Relatie van doortvaartprofielen met ander wet- en regelgeving

Structuurplan

In het structuurplan Amsterdam⁵, dat onder andere als onderlegger dient voor het opstellen van bestemmingsplannen in Amsterdam, worden primaire en secundaire vaarwegen onderscheiden. Ze zijn vastgelegd in het structuurplan om bij herstructurering de omvang van de vaarwegen te waarborgen. De doorvaartprofielen in categorie A zijn de primaire vaarwegen. De overige profielen B tot en met E zijn secundaire vaarwegen, of te klein om in het structuurplan te worden genoemd. Bij het opstellen van nieuwe bestemmingsplannen door stadsdelen zullen de doorvaartprofielen de basis zijn van het nautische advies van de Dienst Binnenwaterbeheer op die plannen.

⁵ Structuurplan Amsterdam. Kiezen voor stedelijkheid, juli 2003

Keur en Legger

Het beheer van het water als fysiek systeem ligt in Amsterdam bij het Hoogheemraadschap AGV. Om dit beheer te reguleren is een Keur⁶ opgesteld. De Keur is gericht op het beschermen van de water aan- en -afvoer en bescherming tegen wateroverlast en overstroming, en op het beschermen van de ecologische toestand van het watersysteem.

In de "Legger bij de Keur" (de uitvoeringsregels) staan onder andere ligging, richting, vorm, afmetingen en onderhoudsplichtigen van wateren, waterkeringen en andere waterstaatkundige werken aangegeven.

Bij de classificatie van de waterwegen in profielen heeft afstemming plaatsgevonden met Waternet. Daardoor kunnen de regels van Keur en Legger, waaronder de vaarwegprofielen⁷ en de doorvaartprofielen op elkaar aansluiten. De voor de doorvaart benodigde dieptes worden in de nieuwe Legger opgenomen.

Stadsdeelregelgeving t.a.v. Vloten en aanhorigheden

Bij het opstellen van de profielen is rekening gehouden met de vergunde objecten. Wanneer vergunde objecten toch in het profiel liggen, worden aanvullende verkeersmaatregelen getroffen. Bij vervanging of verbouwing wordt in redelijkheid beoordeeld of het object buiten het profiel kan worden gebracht.

Veel vloten zijn echter niet vergund, die zullen dus buiten het profiel gebracht moeten worden. Hierbij zullen de bestaande (gedoog)afspraken van stadsdelen naar burgers worden gerespecteerd. Per stadsdeel zijn namelijk verschillende afspraken gemaakt over vloten en andere objecten.

Zo is b.v. voor stadsdeel Centrum ongeveer 10 jaar geleden een uitsterfbeleid opgesteld. Bij vervanging of verbouwing dan wel bij het wisselen van eigenaren moeten vloten of andere aanhorigheden daar worden verwijderd. Alle objecten zijn destijds vastgelegd op video.

Een tweede voorbeeld: Stadsdeel Oud West heeft een soortgelijke regeling (1993) en beleid (1995). Hierin is opgenomen dat alle vloten, terrassen e.d. die na 19 januari 1993 zijn binnengebracht, verwijderd moeten worden. Voor de vloten e.d. die voor die datum zijn binnengebracht, geldt dat ze zijn gedoogd. Het overgangsrecht geldt hier niet. Deze vloten e.d. moeten weg zodra zich iets wijzigt in de situatie van het object, zoals bij vervanging of ver- of bebouwing, dan wel, object (eigenaar). Van de meeste situaties zijn foto's uit die tijd.

VI Uitzonderingsregels

Eén van uitgangspunten in de notitie Doorvaartprofielen van 2004 is dat het instellen van profielen "niet ten koste gaat van het huidige veelzijdige gebruik van het water".

Om na een periode met weinig sturing, de overgang naar een striktere regelgeving redelijk en aanvaardbaar te doen zijn, is een regeling met, deels tijdelijke, vergunningen voor de beroepsvaart opgesteld. Deze vergunningen maken het mogelijk dat vaartuigen, die groter zijn dan in het betreffende profiel is toegestaan toch, onder voorwaarden, in die profielen mogen varen.

De wettelijke basis hiervan is artikel 1.21 BPR (bijzondere transporten): "Met een vergunning op basis van bijzonder transport mogen er schepen varen die niet passen bij de karakteristiek van de vaarweg. Hiervoor is een vergunning nodig van de bevoegde autoriteit. Deze bevoegde autoriteit moet voor het bijzonder transport regels opstellen". Als bevoegde autoriteit is BBA aangewezen per besluit van 27 december 2006.

Vergunning voor schip met technische uitrusting

De vergunning voor het varen met een groter schip dan is toegestaan volgens de profielregels in profiel A2, is te verkrijgen wanneer het schip een bepaalde technische uitrusting⁸ heeft. Deze vergunning is niet van tijdelijke aard, omdat met deze extra technische uitrusting, nautische problemen voorkomen worden.

Vergunning alleen voor huidige vloot als redelijke overgangsmaatregel

De instelling van de profielen B, C, D en E legt beperkingen op aan de belangrijkste beroepsmatige gebruikers van de grachten: de rondvaartrederijen. Er is een dertigtal rondvaartboten in Amsterdam

⁶ De 'Keur' is de traditionele naam die waterschappen geven aan een verordening met betrekking tot hun waterstaat- en waterhuishoudkundige taken

⁷ Een vaarwegprofiel geeft de breedte en de diepte van een vaarweg weer en geeft inzicht in de taludschuinte. Een vaarwegprofiel wordt gebruikt als onderlegger voor onderhoudswerkzaamheden, waaronder baggeren.

⁸ goed werkende kop-of boegschroef

langer dan 20 meter en/of breder dan 4,25 meter. Zonder vergunning mogen zij niet meer in de grachten met een B profiel of kleiner komen. Dat is bijna de hele toeristische binnenstad. Deze boten, en daarnaast boten met een iets kleinere maat, worden ook geweerd uit de C en/of D profielen. C en D profielen komen weliswaar veel minder voor, maar liggen in een aantal gevallen op de huidige toeristische routes of vormen handige verbindingen tussen de toeristisch aantrekkelijke delen van de binnenstad. Kortom, ook dat is een belemmering voor de bestaande praktijk van de rondvaartrederijen. Omdat verwacht mag worden dat in de rondvaartbranche professionele schippers varen, die veilig en met beperkte overlast ook op lastige trajecten kunnen varen, wordt een vergunningsmogelijkheid voor de beroepsvaart gecreëerd.

De vergunning geldt alleen voor bedrijfsvaartuigen die bij de vaststelling van deze notitie, met vergunning, in de Amsterdamse wateren varen en eindigt 15 jaar na vaststelling van deze notitie. Voor bedrijfsvaartuigen uit deze groep die in de tussenliggende 15 jaar voldoen aan de nog nader vast te stellen criteria voor een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering⁹ loopt de regeling door tot het moment dat het vergunde schip uit de vaart wordt genomen.¹⁰

De beperking tot de huidige vergunde schepen is ingegeven door de wens om op den duur te komen tot de gewenste situatie, namelijk dat alle vaartuigen in passende profielen varen. De maximale maat van het meest voorkomende B-profiel (20 meter bij 4.25 meter) is ook de maximale maat die recent in het vergunningenbeleid voor nieuwe rondvaarboten is ingevoerd.

De overgangstermijn van 15 jaar is gekozen omdat dit, ook juridisch, een redelijke periode is voor de betreffende ondernemers om maatregelen te kunnen nemen. De termijn houdt het midden tussen de economische afschrijftermijn van het casco van een vaartuig in deze branche (25 jaar) en de termijnen die worden gehanteerd voor het vernieuwen van de machinekamerinrichting (10 jaar voor hermotorisering en vervanging elektrotechniek/elektronica).

Deze tijdelijke vergunningenregeling gaat niet gelden voor pleziervaartuigen¹¹.

De volgende vergunningen zijn mogelijk:

Profiel A2	Vergunning mogelijk voor beroepsvaart t/m 70 meter lang en t/m 7,60 breed, op voorwaarde dat het schip is uitgerust met een goed werkende kop-of boegschroef.
Profiel B	Vergunning mogelijk voor bestaande beroepsvaartuigen t/m 23,10 meter lang en t/m 4,50 meter breed, die bij de vaststelling van de uitwerking van de doorvaartprofielen in het bezit waren van een door B&W verstrekte exploitatievergunning.
Profiel C	Vergunning mogelijk voor bestaande beroepsvaartuigen t/m 23,10 meter lang en t/m 4,50 meter breed, die bij de vaststelling van de uitwerking van de doorvaartprofielen in het bezit waren van een door B&W verstrekte exploitatievergunning.
Profiel D	Vergunning mogelijk voor bestaande beroepsvaartuigen t/m 18 meter lang en t/m 4 meter breed, die bij de vaststelling van de uitwerking van de doorvaartprofielen in het bezit waren van een door B&W verstrekte exploitatievergunning.

Overige vergunningen

⁹ In het project "schoner varen passagiersvaart" wordt bepaald wat precies onder een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering wordt verstaan. In deze werkgroep proberen overheid en bedrijfsleven gezamenlijk tot concrete voorstellen te komen voor vermindering van de uitstoot van de rondvaartbranche. De werkgroep maakt onderdeel uit van het actieplan Luchtkwaliteit Volgens planning zullen de voorstellen in het voorjaar van 2008 aan het College worden voorgelegd. De criteria die dan door B&W worden vastgesteld t.a.v. schoner varen zullen gelden als vergunningsvoorwaarden voor de uitsterfregeling.

¹⁰ De ruimere overgangstermijn die geldt voor vaartuigen met een milieuvriendelijkere bedrijfsvoering, wordt ingegeven door het feit dat B&W het erg belangrijk vinden om te voldoen aan de Europese luchtkwaliteitseisen die in 2010 ook voor Amsterdam gaan gelden. Deze ruimere termijn wordt gezien als extra stimulans om over te stappen naar een milieuvriendelijke aandrijvingwijze.

¹¹ De bestaande ontheffingen voor pleziervaartuigen groter dan 12 meter betreffen het statische gebruik. Deze vaartuigen hebben dus toestemming om af te meren in een bepaald stadsdeel, dat recht houden zij ook na vaststelling van de doorvaartprofielen. Maar het recht op afmeren betekent niet automatisch het recht om op bepaalde vaarwegen of routes te varen.

Artikel 1.21. BPR geldt ook voor “drijvende inrichtingen” zoals woonarken die soms tijdelijk van hun ligplaats weggaan, bijvoorbeeld om naar de werf te gaan. Dit geldt ook voor varende woonschepen die van hun ligplaats weg gaan. BBA zal hiervoor een eenvoudige procedure opstellen. BBA gaat er voornamelijk van uit dat er geen varende woonschepen in een te klein profiel ligplaats hebben. In de praktijk betekent dit dat zij dan geen vergunning hoeven aan te vragen.

Ook geldt de vergunningplicht voor vaartuigen die, in opdracht van of namens het bevoegde gezag, willen/moeten varen in profielen waar zij qua afmetingen niet in passen. Voor al deze gevallen geldt dat er een vergunning moet worden aangevraagd bij BBA. BBA zal gaan inventariseren of dit vaak voorkomt zodat voor de vaartuigen van het bevoegde gezag eventueel een aparte regeling opgesteld kan worden.

Voor het profiel A1 zijn in deze notitie geen vergunningsmogelijkheden opgenomen, omdat over dat profiel (Kostverlorenvaart) in een aparte werkgroep wordt gesproken. Daar worden de technische mogelijkheden om de vaarweg optimaal te gebruiken onderzocht. Wanneer voor dit profiel een oplossing is bereikt zal BBA aparte regels opstellen.



Wanneer pleziervaartuigen langs zij (woon)boten worden afgemeerd, wordt de doorvaart al gauw te smal

VII Pleziervaartuigen

Bij het meten van de beschikbare doorvaartbreedtes is in eerste instantie rekening gehouden met vergunde objecten, maar niet met pleziervaartuigen. Deze hebben immers geen rechten op de plek waar ze afgemeerd liggen. Pleziervaartuigen mogen afmeren op plaatsen waar geen afmeerverbod geldt. Deze plekken zijn openbaar. Het kan gebeuren dat wanneer de profielen zijn vastgesteld, er minder of geen ruimte meer is voor pleziervaartuigen in bepaalde rakkens. In die rakkens worden, voor de duidelijkheid, afmeerverboden ingesteld, meestal aan één zijde van het rak. Dat betekent dat een aantal pleziervaartuigeigenaren om zal moeten zien naar een ander afmeerplek, dan waar gewoonlijk wordt afgemeerd.

Naar aanleiding van de inspraak is het profiel E[®] ingesteld voor grachten met voornamelijk recreatief gebruik c.q. gebruik voor bestemmingsverkeer. Dat heeft als resultaat dat er minder afmeerverboden hoeven te worden ingesteld dan aanvankelijk was voorzien. Ook is op een aantal plaatsen gekozen

voor passeerplekken i.p.v. afmeerverboden over de hele gracht. Dit komt meer tegemoet aan het huidige gebruik dat, ook al is dat geen "vergund" gebruik, wel het "gewoontegebruik" is.

Het in werking stellen van de nautisch gemotiveerde afmeerverboden zal zo veel mogelijk plaatsvinden in samenhang met het afmeerbeleid van de stadsdelen en gefaseerd gebeuren in overleg met de direct betrokkenen. Daarmee krijgen de bezitters van pleziervaartuigen die nu gewend zijn om in de rakken af te meren waarvoor een afmeerverbod gaat gelden, de gelegenheid om te zien naar een andere oplossing.

Pleziervaartuigen langer dan 14 meter mogen op sommige wateren niet meer varen. Zij zullen alternatieve routes moeten bevaren. In de praktijk betekent dit dat drie tot zes grote pleziervaartuigen die beschikken over een formele ontheffing niet meer op de plaats waar ze gewend zijn aan te leggen, kunnen komen. Zij moeten andere meerplekken zoeken.

Pleziervaartuigen die afgemeerd liggen aan (woon)boten, liggen in een aantal gevallen in het profiel. Deze pleziervaartuigen moeten verplaatst worden naar een afmeerplek buiten het profiel.

VIII Woonboten

Bij het toekennen van profielen is rekening gehouden met vergunde woonboten zoals ze op dat moment in de wateren lagen. Daarbij is gebruik gemaakt van de mogelijkheid die in de profielen B, C, D en E is gegeven om op sommige delen van de vaarweg in beperkte mate af te wijken van de standaardbreedte.

De stadsdelen stellen vervanging- en verbouwingsregelingen vast. BBA geeft, gemandateerd door B&W, op die aanvragen een nautisch advies. In dat nautische advies zullen de profielen voortaan een belangrijke rol spelen.

Uitgangspunt bij de nautische advisering is, dat een nieuwe of verbouwde woonboot niet in het doorvaartprofiel mag liggen. In de advisering is ruimte voor individuele beoordelingen: er wordt eerst gekeken of er maatregelen genomen kunnen worden 'buiten het schip om' zoals bijvoorbeeld dichter naar de kant afmeren.

Er zal ook rekening gehouden worden met de huidige breedte en met het overblijven van een fatsoenlijke woonruimte. Het kan wel zijn dat er bijvoorbeeld buitenruimte moet worden ingeleverd als het hierdoor mogelijk is om buiten de doorvaartprofielen te komen liggen. Ook kan bij een vervanging gekeken worden of het wellicht mogelijk is om iets in de breedte/lengte verhouding aan te passen. Verder wordt er uiteraard gekeken naar de karakteristiek van de vaarweg (kan er voldoende vlot en veilig gevaren worden). Op deze wijze wordt geen afbreuk gedaan aan het huidige gebruik, maar ontstaat ook hier, net als bij de beroepsvaart, op de lange termijn het gewenste (veilige en vlotte) streefbeeld.

IX Verkeersmaatregelen

Op een aantal plaatsen worden, aanvullend op deze doorvaartprofielen, verkeersmaatregelen voorgesteld - zoals ontmoetingsverboden, invaarverboden (met als effect: éénrichtingsverkeer) en meerverboden - om een veilige en vlotte doorvaart te garanderen (zie bijlage 1 voor een overzicht). De verkeersmaatregelen zorgen in combinatie met het toegekende profiel voor een veilige en vlotte doorvaartmogelijkheid in het betreffende vaarweggedeelte.

X Tot slot

De concrete beleidsregels zoals die zullen gaan gelden zijn opgenomen in de onderstaande regeling.

Regeling Doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam

Overwegende,

dat Burgemeester en Wethouders van de gemeente Amsterdam het bevoegde gezag zijn als bedoeld in artikel 2, lid 1 sub a, onder ten derde, van de Scheepvaartverkeerswet over de binnen het beheersgebied vallende scheepvaartwegen, gelegen binnen de gemeente Amsterdam;

dat op grond van artikel 1.06 van het Binnenvaartpolitiereglement schepen niet aan het scheepvaartverkeer mogen deelnemen indien de lengte, de breedte, de hoogte, de diepgang, etc. niet verenigbaar zijn met de karakteristiek en met de afmetingen van de vaarweg en van de kunstwerken;

dat op grond van artikel 1.21 Binnenvaartpolitiereglement (BPR) de bevoegde autoriteit een vergunning kan verlenen voor boten die groter zijn dan de toegestane maten (bijzondere transporten);

dat bij besluit van 27-12-2006, gemeenteblad 2006, afd. 3B volgnummer 92, Burgemeester en Wethouders de nautisch inspecteur, of diens plaatsvervanger, van de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam hebben aangewezen als bevoegde autoriteit zoals bedoeld in artikel 1.21 lid 2 Binnenvaartpolitiereglement (BPR);

dat de bevoegde autoriteit bij besluit van 1 april 2008 gemeenteblad 2008 afd 3B volgnummer heeft bepaald dat er een adequate overgangsregeling gaat gelden voor bestaande legale beroepsvaartuigen die aan bepaalde voorwaarden voldoen.

dat over het voornemen van dit besluit overleg heeft plaatsgevonden met diverse belanghebbende en er een inspraakprocedure is gevolgd.

Gelet op:

- het bepaalde in de Scheepvaartverkeerswet;
- het bepaalde in artikel 1.06 en 1.21 Binnenvaartpolitiereglement;
- het instellingsbesluit Dienst Binnenwaterbeheer (Gemeenteblad 2006, afd 3B, nr 74);
- het mandaat- en aanwijzingsbesluit (Gemeenteblad 2006, afd. 3B nr. 92) en
- het bepaalde in de notitie doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam van 01-04-2008.

Brengen ter kennis dat zij op 1 april 2008 hebben besloten:

I Te bepalen dat de lengte, de breedte en de diepgang van een schip of een samenstel wordt geacht niet in overeenstemming te zijn met de karakteristieken van de vaarweg bedoeld in artikel 1.06 van het Binnenvaartpolitiereglement (en derhalve niet aan de scheepvaart mag deelnemen), indien de maten groter zijn dan de maten die gelden voor de vaarwegen zoals hieronder zijn aangegeven in de tabel en op de bijgevoegde kaarten doorvaartprofielen "Gemeente Amsterdam" en doorvaartprofielen "Binnenstad". Muv. De Da Costakade, Bilderdijkgracht en Jacob van Lennep van Lennepkanaal).

profiel	Breedte van de doorvaart	Lengte vaartuigen	Breedte vaartuigen	Doorvaart-profiel diepte
A1	Minimaal 30 m (A1plus: minimaal 50 m: op de Schinkel)	Max 80 m	Max 9.50 m	Max. 3.00 m -n.a.p.
A2	Minimaal 24 m (A2plus: minimaal 50 m: op de Amstel)	Max 67 m	Max 7.20 m	Max. 2.75 m -n.a.p.
B	Minimaal 13 m (uitzondering 12 m)	Max 20m	Max 4,25 m	Max. 2.20 m – n.a.p
C	Minimaal 12 m (uitzondering 11 m)	Max 18 m	Max 4 m	Max. 2.20 m - n.a.p.
D	Minimaal 11 m (uitzondering 10 m)	Max 14 m	Max 3,75 m	Max. 1.90 m - n.a.p.
E	Minimaal 10 (uitzondering 6,50 m)	Max 14 m	Max 3,75 m	Max. 1.80 m - n.a.p.
E®	Minimaal 10 (uitzondering: maatwerk)	Max 14 m	Max 3,75 m	Max. 1.80 m - n.a.p.

II te bepalen dat het niet is toegestaan dat vaartuigen (waaronder schepen, objecten etc.) zodanig afmeren/ligplaats innemen dat zij binnen het doorvaartprofiel liggen.

Ila te bepalen dat de volgende uitzondering geldt voor de woonboten en bedrijfsvaartuigen die op de vaststellingsdatum binnen het profiel liggen met een ligplaatsvergunning. Deze mogen blijven liggen tot het moment dat er wordt vervangen/verbouwd. In dat geval wordt er in redelijkheid beoordeeld of het mogelijk is dat het vaartuig buiten het profiel wordt gebracht. Hierbij wordt eerst gekeken of er maatregelen genomen kunnen worden 'buiten het schip om' zoals bijvoorbeeld dichter naar de kant afmeren. Ook zal er rekening gehouden worden met de huidige breedte en het overblijven van een fatsoenlijke woonruimte. Het kan wel zijn dat er bijvoorbeeld buitenruimte moet worden ingeleverd als het hierdoor mogelijk is om buiten de doorvaartprofielen te komen liggen. Ook kan bij een vervanging gekeken worden of het wellicht mogelijk is om iets in de breedte/lengte verhouding aan te passen. Verder wordt er uiteraard gekeken naar de karakteristiek van de vaarweg (kan er voldoende vlot en veilig gevaren worden). Op deze wijze wordt geen afbreuk gedaan aan het huidige gebruik, maar ontstaat ook hier, net als bij de beroepsvaart, op de lange termijn het gewenste (veilige en vlotte) streefbeeld.

Ilb te bepalen dat de volgende uitzondering geldt bij vergunde objecten die op de vaststellingsdatum binnen het profiel liggen. Deze mogen blijven liggen tot het moment dat er wordt vervangen/verbouwd. Bij vervanging of verbouwing wordt in redelijkheid beoordeeld of het object buiten het profiel kan worden gebracht. Deze uitzondering geldt niet bij vloten die niet zijn vergund of waarvoor geen ontheffing is verleend, die zullen dus buiten het profiel gebracht moeten worden. Hierbij zullen de bestaande (gedoog)afspraken van stadsdelen naar burgers worden gerespecteerd. Per stadsdeel zijn namelijk verschillende afspraken gemaakt over vloten en andere objecten.

III te bepalen dat deze regeling genoemd wordt: "Regeling doorvaartprofielen binnenwateren Amsterdam"

IV te bepalen dat deze regeling in werking zal treden op de eerste dag na publicatie in afdeling 3B van het Gemeenteblad

Burgemeester en Wethouders, voornoemd,

H. de Jong

M.J. Cohen

secretaris

burgemeester

Bijlage 1

Overzicht voorstellen profielindeling doorvaartprofielen en verkeersmaatregelen na inspraak

In deze bijlage worden nadere details gegeven over de aanpassingen en indelingen van de belangrijkste grachten waarover in de inspraak discussie is geweest en waarvoor alternatieve voorstellen zijn gedaan, tevens worden de voorgenomen verkeersmaatregelen aangegeven.

Gracht	Rechtboomsloot
functie	Doorgaand verkeer
Doorvaartbreedte	9 m
Profiel	C met ontmoetingsverbod. Er geldt hier al een eenzijdig afmeerverbod aan één zijde. De vaarweg wordt dan dus enkelstrooks.
toelichting	Deze gracht wordt regelmatig gebruikt door de rondvaart. Om dat mogelijk te houden is minimaal een C profiel nodig. Dat kan met behulp van een ontmoetingsverbod. De gracht wordt daarmee opgewaardeerd van E naar C
PL's	Geen veranderingen, want er is al een afmeerverbod.

Gracht	Lauriergracht
functie	Doorgaand verkeer
Doorvaartbreedte	13m
Profiel	B met passeerplekken met tweezijdig afmeerverbod.
toelichting	Belangrijke route voor oa rondvaart, daarom van belang het profiel zo ruim mogelijk te houden. De passeerplekken krijgen aan beide zijden een afmeerverbod, zodat de breedte die vereist is in profiel B (13 m) daar beschikbaar is voor het passeren van grote schepen.
PL's	Hier verdwijnen 24 afmeerplekken.

Gracht	Leliegracht
functie	Doorgaand verkeer
Doorvaartbreedte	13m
Profiel	B met aan beide zijden een afmeerverbod
toelichting	Belangrijke route voor oa rondvaart, zonder dat er goede alternatieven zijn, daarom van belang het profiel zo ruim mogelijk te houden Het betreft een gracht met een tweetal korte rakken, waardoor het creëren van passeerplekken onvoldoende soelaas biedt.
PL's	Hier verdwijnen 13 afmeerplekken

Gracht	Bloemgracht
functie	Doorgaand verkeer
Doorvaartbreedte	Rak 1: 8.60m (woonboten), Rak 2 en 3: 13m
Profiel	C in Rak 1 met ontmoetingsverbod (verkeersbesluit) en afmeerverbod aan één zijde; in Rak 2 en 3 passeerplekken
toelichting	Gegeven het gebruik van de gracht is een C profiel belangrijk, maar zeker voor rak 1 blijft dan niet de gewenste minimale maat vaarwater over vandaar het ontmoetingsverbod. Deze gracht wordt minder intensief gebruikt dan bv Lauriergracht. Dus een ontmoetingsverbod is verantwoord.
PL's	Met dit aangepaste voorstel verdwijnen er 12 afmeerplaatsen i.p.v. 36 zoals in het eerdere voorstel.

Gracht	Raamgracht
functie	Doorgaand verkeer
Doorvaartbreedte	7,50 gemiddeld
Profiel	C met eenrichtingsverkeer en aan één zijde een afmeerverbod.

toelichting	In de Raamgracht liggen aan één zijde woonboten, waardoor er weinig vaarruimte overblijft Er zit bovendien een bocht in de gracht die door grotere boten moeilijk genomen kan worden. De bakbreedte is varieert tussen de 11.55 en 12.63, gemiddeld 12.20. Ter hoogte van één wvt is het 6.73 (engte). Invaarverbod aan één zijde is noodzakelijk omdat er een knik in de vaarweg is en men een tegenligger niet kan zien. Onderweg is ontmoeten niet mogelijk. In de knik ligt tevens een ark zodat de max. toegestane afmetingen beperkt dienen te blijven.
PL's	Geen gevolgen, want hier geldt al een afmeerverbod.

Gracht	Leidsegracht
Functie	Doorgaand verkeer
Doorvaartbreedte	15m
Profiel	B
toelichting	Hier zijn slechts aan één zijde afmeervoorzieningen (haalkommen) aangebracht. Er wordt dus feitelijk maar aan één zijde afgemeerd.
PL's	Geen gevolgen voor PL's

Gracht	Reguliersgracht
functie	Deels doorgaand verkeer / deels bestemmingsverkeer
Doorvaartbreedte	15m
Profiel	Tussen Prinsengracht en Herengracht, profiel B met een afmeerverbod aan één zijde. Tussen Prinsengracht en Lijnbaansgracht, profiel E® en geen afmeerverbod
toelichting	De vaarweg tussen Prinsengracht en Herengracht is een belangrijke verbinding tussen de "grote" vaarwegen op de routes in de binnenstad. In verband met de hoge vaarfrequentie van deze gracht, geen passeerplek maar aan 1 zijde een meerverbod. Het stukje gracht tussen Prinsengracht en Lijnbaansgracht is een verbinding met de Lijnbaansgracht welke doodloopt. Door de ligging en aanwezige kunstwerken is hij alleen bevaarbaar (toegankelijk) voor kleine vaartuigen met een beperkte lengte en breedte.
PL's	Door het opdelen van de gracht in twee profielen verdwijnen er geen 45 maar 22 afmeerplekken.

Dan de routes met recreatief/bestemmingsverkeer:

Gracht	Egelantiersgracht
Functie	Bestemmingsverkeer/recreatief
Doorvaartbreedte	13.5
Profiel	E®, maatwerk: met aan 2 kanten afmeerplekken en passeerplekken
Toelichting	Bij deze variant blijft er ruimte over om te varen met kleinere bootjes, terwijl de meeste afgemeerde boten kunnen blijven liggen. Daarnaast komen er passeerplekken met een eenzijdig afmeerverbod, waar de grootste toegestane schepen elkaar vlot kunnen passeren en waar tegelijkertijd bredere PL's afgemeerd kunnen worden. Deze keuze leidt wel tot een kleiner profiel van C naar E®, maar gegeven het gebruik van de gracht is dat verantwoord.
PL's	In deze variant kan het aantal afmeerplekken dat verdwijnt beperkt blijven tot 8, dit i.p.v. de 59 die eerder waren berekend.

Gracht	Looiersgracht
Functie	Bestemmingsverkeer/recreatief
Doorvaartbreedte	12
Profiel	E®, met één passeerplek. Daar kan dan nog eenzijdig afgemeerd worden
Toelichting	In deze gracht komt weinig verkeer, mede omdat er aan één zijde een lage brug zit. Met het voorgestelde profiel blijft er beperkt doorvaartruimte over maar

	gegeven het karakter van de gracht is dit voldoende vlot in combinatie met aan de Prinsengrachtskant, één passeerplek.
PL's	Door de passeerplek verdwijnen er 4 afmeerplekken

Gracht	Blauwburgwal
Functie	Bestemmingsverkeer/recreatief
Doorvaartbreedte	8.30 m
Profiel	E®, Maatwerk: afmeerstrook aan één zijde
Toelichting	Dit is een korte overzichtelijke, maar zeer smalle gracht waar weinig gevaren wordt. Daardoor is de vaarruimte die overblijft, als aan één kant, afgemeerd wordt door kleine PL's, voldoende voor kleinere vaartuigen. Grotere vaartuigen zullen bij de ingang van de gracht wachten, als er een ander groter vaartuig in de gracht tegemoet komt.
PL's	Geen gevolgen want er zijn er slechts aan één zijde afmeervoorzieningen (haalkommen) aangebracht.

Gracht	Passeerdersgracht
Functie	Bestemmingsverkeer/recreatief
Doorvaartbreedte	7m
Profiel	E ® met afmeerstrook aan één zijde
toelichting	Dit is een korte overzichtelijke, maar zeer smalle gracht waar weinig gevaren wordt. Daardoor is de vaarruimte die overblijft, als aan één kant afgemeerd wordt door kleine PL's, voldoende voor kleinere vaartuigen. Er zijn geen passeerplekken mogelijk. In tegenstelling tot de naam van de gracht, kunnen schepen elkaar niet ontmoeten.
PL's	Geen gevolgen

Gracht	Kromboomsloot
functie	Bestemmingsverkeer/recreatief
Doorvaartbreedte	9m tot 7 m
Profiel	E ®, maatwerk: met ontmoetingsverbod, deels afmeren aan één kant
toelichting	Deze gracht wordt zeer incidenteel gebruikt door een enkele kleine rondvaartboot. Gezien het feit dat dit echter een onoverzichtelijke gracht is, er zit een bocht in, komt er een passeerplek aan de kant van de Snoekjesgracht Nu al is er op het grootste gedeelte aan één zijde een afmeerverbod.
PL's	Geen gevolgen

Gracht	Lijnbaansgracht (tussen Egelantier en Bloemgracht)
functie	Bestemmingsverkeer/recreatief
Doorvaartbreedte	13m ter hoogte van de woonboot 7.60
Profiel	E ®, met afmeren aan 1 zijde
toelichting	Als Egelantiersgracht E® wordt, hoeft dit stukje niet vanwege het lusje (Egelantiergracht - Bloemgracht) naar een groter profiel. In het lusje kunnen dan toch alleen boten varen die in E zijn toegestaan.
PL's	Geen, hier wordt al nautisch gehandhaafd, daarmee zijn 14 afmeerplekken opgeheven

Gracht	Spiegelgracht
functie	Bestemmingsverkeer/ recreatief
Doorvaartbreedte	15.40m
Profiel	E®
toelichting	Vaarweg geeft toegang tot kleinere grachten en lage kunstwerken. Vaarweg is 15.40 breed en de gracht wordt gebruikt door kleine salonboten (lage frequentie) en bestemmingsverkeer en dus niet door de grotere schepen. Met dit profiel kan er aan twee zijden ruim worden afgemeerd.
PL's	Geen negatieve gevolgen

Verder zullen ook de volgende verkeersmaatregelen conform het oorspronkelijke voorstel worden ingevoerd:

Gracht	Oudezijds Achterburgwal
Maatregel	Invaarverbod vanaf de Oudezijds Voorburgwal. In verband met de capaciteit van de vaarweg en de mogelijkheid tot het verkeersgebruik hiervan, alsmede met het oog op het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer.
toelichting	Ontmoeten van vaartuigen onderling op deze vaarweg geeft problemen i.v.m. de breedte van de vaarweg. Vaarweg is te smal om de toegestane vaartuigen elkaar te kunnen laten passeren, met als gevolg dat vaartuigen over een grote afstand achteruit moeten varen als er zich een tegenligger aandient.

Gracht	Singelgracht (Max Euweplein)
Maatregel	Ontmoetingsverbod. In verband met de capaciteit van de vaarweg en de mogelijkheid tot het verkeersgebruik hiervan, alsmede met het oog op het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer.
toelichting	Ontmoeten van vaartuigen onderling op deze vaarweg geeft problemen i.v.m. de breedte van de vaarweg. Vaarweg is te smal om de toegestane vaartuigen elkaar te kunnen laten passeren

Gracht	Prinsengracht tussen Reguliers-gracht en Amstel
Maatregel	Vergunningsvoorwaarde, (geen borden) Ontmoetingsverbod voor grote schepen. In verband met de capaciteit van de vaarweg en de mogelijkheid tot het verkeersgebruik hiervan, alsmede met het oog op het verzekeren van de veiligheid en het vlotte verloop van het scheepvaartverkeer.
toelichting	Het ontmoeten van grote schepen op dit gedeelte van de Prinsengracht is niet mogelijk i.v.m. de aanwezigheid van de woonvaartuigen met hun aanhorigheden. Er is geen mogelijkheid om vlot en veilig uit te wijken. Grote schepen kunnen via de marifoon contact met elkaar leggen aangaande het ontmoeten, ook is visueel contact mogelijk. Kleine vaartuigen zijn van deze maatregel uitgesloten daar zij wel elkaar kunnen passeren (bestaat een uitwijkmogelijkheid)

Bijlage 2

Achtergronden per profiel

De motivering van de profielen is als volgt:

Hoofdvaarroutes

Profiel A 1 (CEMT IV)

Doorvaartbreedte minimaal 30 meter (engtes uitgezonderd) moet geschikt zijn voor het ontmoeten van twee schepen met de maximale afmeting van 80.00 x 9.50 m.

In dit profiel mogen geen andere (woon)vaartuigen permanent liggen afgemeerd.

Het profiel is vastgesteld mede vanwege het huidig gebruik (hierbij komt het hoofdzakelijk voor dat er in een richting (zuid) geladen wordt gevaren en dat men ledig in noordelijke richting vaart).

Profiel A 1 plus

Doorvaartbreedte minimaal 50 meter (conform CEMT klasse IV + zijwindtoeslag en marge in verband met woonvaartuigen). Breedte is noodzakelijk in verband met de veiligheidsmarge ten opzichte van de aanwezige woonvaartuigen. Tevens is hier vaak sprake van ruimer water waarbij bebouwing op grotere afstand van het vaarwater staan en zijwind meer invloed heeft op het vaargedrag van schepen.

Profiel A 2 (CEMT III)

Doorvaartbreedte minimaal 24 meter (engtes uitgezonderd) moet geschikt zijn voor het ontmoeten van twee schepen met de maximale afmeting van 67.00 x 7.20 m.

(hierbij komt het hoofdzakelijk voor dat er in een richting (zuid) geladen wordt gevaren en dat men ledig in noordelijke richting vaart). In dit profiel mogen geen andere (woon)vaartuigen permanent liggen afgemeerd. Het profiel is vastgesteld mede vanwege het huidig gebruik.

Profiel A2 plus

Doorvaartbreedte minimaal 50 meter. (conform CEMT klasse III + zijwindtoeslag en marge ivm wvt) Breedte noodzakelijk in verband met veiligheidsmarge ten opzichte van aanwezige woonvaartuigen. Tevens is hier vaak sprake van ruimer water waarbij bebouwing op grotere afstand van het vaarwater staan en zijwind meer invloed heeft op het vaargedrag van schepen. Ook wordt dit vaarwater zeer intensief gebruikt voor de roeisport en moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat verschillende vaartstromen elkaar kruisen.

Er zijn A.2 profielen toegekend aan vaarwegen die niet tot de hoofdvaarroutes behoren. Deze vaarwegen dienen toch te voldoen aan de minimale doorvaartbreedtes. Echter het dagelijks praktijkgebruik is dat incidenteel of ingeval van calamiteit van die vaarwegen gebruikt zal worden gemaakt. Te denken valt hierbij route Zwanenburgwal – Amstel als alternatieve route voor Nieuwe Herengracht. Nieuwe Vaart in verband met de aanwezigheid van Scheepswerven Lozingskanaal voor de doorstroming

Overig Binnenwater

Profiel B

Standaard grachtenprofiel is basis doorvaartbreedte 13 m. Doorvaartbreedte kan plaatselijk min. 12 m. zijn over een korte afstand ivm fysieke omstandigheden of indien er een vaartuig of object ligt met vergunning. Max. afmeting schepen 20 x 4.25 m.

Het profiel is vastgesteld aan de hand van praktijkgebruik van de betreffende vaarwateren. Hierbij is gebleken dat de lengte van 20 m. en de breedte van max 4.25 m. als grootste afmeting mag worden toegestaan. Grotere lengte leidt tot meer manoeuvreren bij bochten en andere knelpunten. Bij grotere breedtes blijft er niet genoeg ruimte over voor de normale vaarbewegingen van de scheepvaart. Zijwindinvloeden zullen in de deze profielen vanwege de veelal aanwezige bebouwing minder van invloed zijn.

Profiel C

Basis doorvaartbreedte is 12m. Doorvaartbreedte kan plaatselijk minimaal 11 m. zijn over een korte afstand in verband met de fysieke omstandigheden of indien er een vaartuig of object ligt met vergunning. Max. afmeting schepen 18 x 4.00 m.

Het profiel is vastgesteld aan de hand van praktijkgebruik van de betreffende vaarwateren. Hierbij is gebleken dat de lengte van 18 m en de breedte van max. 4 m als grootste afmeting mag worden toegestaan. Grotere lengte leidt tot meer manoeuvreren bij bochten en andere knelpunten. Bij grotere breedtes blijft er niet genoeg ruimte over voor de normale vaarbewegingen van de scheepvaart. Zijwindinvloeden zullen in de deze profielen vanwege de veelal aanwezige bebouwing minder van invloed zijn.

Profiel D

Basis doorvaartbreedte is 11m. Doorvaartbreedte kan plaatselijk min. 10 m. zijn over een korte afstand in verband met de fysieke omstandigheden of indien er een vaartuig of object ligt met vergunning. Maximale afmeting schepen is 14 x 3.75 m. Profiel vastgesteld aan de hand van praktijkgebruik van de betreffende vaarwateren. Hierbij is gebleken dat de lengte van 14 m en de breedte van max. 3.75 m als grootste afmeting mag worden toegestaan. Grotere lengte leidt tot meer manoeuvreren bij bochten en andere knelpunten. Bij grotere breedtes blijft er niet genoeg ruimte over voor de normale vaarbewegingen van de scheepvaart. Zijwindinvloeden zullen in de deze profielen vanwege de veelal aanwezige bebouwing minder van invloed zijn.

Profiel E

Basis doorvaartbreedte 10 meter, doorvaartbreedte kan minder zijn vanwege fysieke omstandigheden en het dagelijks praktijk gebruik. Tevens moet er zonedig rekening mee worden gehouden, dat ruimte gewaarborgd blijft voor het komen en gaan van woonschepen van hun ligplaats. Daartoe dient een minimale breedte van 6.50 m. vrij te blijven bij vaartuigen met ligplaatsvergunning. Bijvoorbeeld de Lijnbaansgracht. Maximale afmeting van schepen is 14 x 3.75 m.

Profiel E ®

Met dit profiel worden grachten die vooral een recreatieve- c.q. bestemmingsverkeersfunctie hebben, van maatwerkoplossingen voorzien. Dit profiel is toegevoegd om beter aan te sluiten op het huidige gebruik van de grachten.

De basis doorvaartbreedte is 10 meter, doorvaartbreedte kan minder zijn vanwege fysieke omstandigheden en het dagelijks recreatieve/bestemmings gebruik. Tevens moet er zonedig rekening mee worden gehouden, dat ruimte gewaarborgd blijft voor het komen en gaan van woonschepen van hun ligplaats. Maximale afmeting van schepen is 14 x 3.75 m.

Richtlijnen CEMT klasse indeling

Klasse	Lengte	Breedte	Diepgang	Normaal	Krap	Eenrichting
II	50-55	6.6	2.5	26.4 (3)	19.8 (4)	13.2
III	67-80	8.20	2.5	32.8 (4)	24.6 (4)	16.4
IV	80-85	9.5	2.5	38 (6)	28.5 (6)	19

() = zijwindtoeslag voor lege schepen in meters