



VAARWEGENBELEID WATERSCHAP NOORDERZIJLVEST

28 mei 2025



SAMENVATTING

Het vaarwegenbeleid van waterschap Noorderzijlvest beschrijft op welke manier het waterschap invulling geeft aan haar taken op het gebied van vaarwegbeheer. Het beheer van vaarwegen bestaat uit het op orde houden van de vaarweg (waterstaatkundig vaarwegbeheer) en zorgen voor een veilige en vlotte doorvaart (nautisch vaarwegbeheer).

De wettelijke grondslagen voor het vaarwegenbeleid zijn de Omgevingswet en de Scheepvaartverkeerswet. De provincies hebben in de provinciale omgevingsverordeningen het beheer van een deel van de vaarwegen toegewezen aan het waterschap. Hierbij gaat het om vaarwegen voor recreatief gebruik.

Het onderhoud van het vaarwegprofiel vindt vaak plaats op basis van ons werk voor waterkwantiteitsbeheer en de instandhoudingsverplichting van de vaarweg als afwateringskanaal. Soms is een aanvullende inspanning nodig ten behoeve van de vaarweg. In deze beleidsnota staan de uitgangspunten voor dit beheer, en hoe dit samenhangt met de uitvoering van onze kerntaken.

INHOUDSOPGAVE

Samenvatting	2
1. Inleiding	4
1.1 Aanleiding, doel en afbakening	4
1.2 Leeswijzer	4
2. Kader	5
2.1 Definities/begrippen	5
2.2 Wet- en regelgeving	6
2.2.1 Omgevingswet	6
2.2.2 Waterschapsverordening	7
2.2.3 Scheepvaartverkeerswet	8
2.2.4 Wrakkenwet	8
2.3 Normen voor vaarwegbeheer	9
2.4 Gerelateerd beleid van het waterschap	10
2.5 Samenwerking in vaarwegbeheer	12
3. Vaarwegbeheer in de praktijk	15
3.1 Waterstaatkundig vaarwegbeheer	15
3.1.1 Vaarwegprofielen	15
3.1.2 Vaarwegprofielen	15
3.1.3 Onderhoud van het vaarwegprofiel	16
3.1.4 Overige voorzieningen en beheertaken	17
3.2 Nautisch vaarwegbeheer	19
3.2.1 Nautische verkeersregeling	19
3.2.2 Toezicht en handhaving	20
Bijlagen	21
Bijlage 1 – Toedeling van het vaarwegbeheer	21
Bijlage 2 – Vaarwegen in beheer bij Waterschap Noorderzijlvest	22
Bijlage 3 – Vaarwegenkaart	25
Bijlage 4 – B-AKWA	26
Bijlage 5 – Vaarwegprofielen in de BRTN	27

1. INLEIDING

De kerntaken van het waterschap bestaan uit de zorg voor waterveiligheid, voldoende en gezond water, en gezuiverd water. Een deel van de wateren in het werkgebied van het waterschap Noorderzijlvest (verder: het waterschap) heeft niet alleen een waterstaatkundige functie, maar wordt ook gebruikt om te varen.

De belangrijkste vaarroutes zijn formeel aangewezen als vaarweg. Deze worden niet alleen gebruikt voor de beroepsvaart, zoals de hoofdvaarroute Lemmer-Delfzijl, maar ook voor allerlei vormen van recreatievaart. Voorbeelden zijn het motorboot-, sloepvaren, zeilen, kanoën en suppen. Dit vindt plaats op de kanalen, maren en meren. Voor zeilboten met staande mast is de Staande Mast Route (SMR) van belang.

Van de aangewezen vaarwegen is ruim 200 kilometer door de provincies aan het waterschap in beheer toegewezen. Deze vaarwegen hebben allemaal een recreatieve functie. Hier heeft het waterschap, naast de zorg voor de kwantiteit en kwaliteit van het water, ook een taak op het gebied van waterstaatkundig en nautisch vaarwegbeheer.

1.1 Aanleiding, doel en afbakening

Het opstellen van dit beleidskader is als opgave opgenomen in het Waterbeheerprogramma 2022-2027. Hiervoor kende het waterschap nog geen samenhangend beleidskader waarin de vaarwegtaken zijn beschreven.

In dit vaarwegenbeleid staat hoe het waterschap omgaat met haar (wettelijke) taken en verantwoordelijkheden op het gebied van waterstaatkundig en nautisch vaarwegbeheer. We maken inzichtelijk hoe de vaarwegtaken worden uitgevoerd en hoe dit samenhangt met de kerntaken. Hiermee geven we helderheid over onze taken op dit gebied, zowel voor vaarweggebruikers, watersportorganisaties, overheden en inwoners als voor onze eigen organisatie. Zo weten onze partners en omgeving waar het waterschap voor staat en wat van het waterschap verwacht kan worden. Het vaarwegenbeleid biedt ook een basis om afspraken te maken met partners over verantwoordelijkheden en uniform beheer.

1.2 Leeswijzer

Deze beleidsnota bestaat uit 2 delen. In Hoofdstuk 2 worden de relevante wet- en regelgeving en beleidskaders behandeld. Dit vormt het kader voor de vaarwegtaken van het waterschap. In Hoofdstuk 3 staat hoe het waterschap deze taken uitvoert, in samenhang met haar andere taken en opgaven.

2. KADER

Het waterschap beheert de vaarwegen die door de provincies aan het waterschap in beheer zijn toegewezen om te zorgen voor een vlotte en veilige doorvaart. Het waterschap beheert alleen vaarwegen met een recreatieve functie. De vaarwegen in ons werkgebied met een beroepsvaartfunctie zijn in beheer bij provincies of Rijkswaterstaat.

In dit hoofdstuk wordt beschreven op welke manier de vaarwegtaak aan het waterschap is toegedeeld, en welke wet- en regelgeving er is voor het vaarwegbeheer. Vervolgens worden de raakvlakken met ander beleid van het waterschap benoemd. Tot slot gaat dit hoofdstuk in op de rollen van en de samenwerking met de andere vaarwegbeheerders in ons werkgebied.

2.1 Definities/begrippen

Voor een goed begrip van de wet- en regelgeving is het van belang om de definities van en het onderscheid tussen een aantal begrippen te kennen. In deze paragraaf worden vier begrippen toegelicht.

Vaarweg en vaarwater

Een **vaarweg** is oppervlaktewaterlichaam dat door het Rijk of provincie met de functie vaarweg is aangewezen. Daar horen normen bij waaraan de vaarweg minimaal moet voldoen. **Vaarwateren** zijn oppervlaktewaterlichamen waarop feitelijk gevaren wordt. Varen is hier toegestaan, maar er zijn geen officiële verplichtingen of normen om deze voor het vaarverkeer in stand te houden. Deze beleidsnota richt zich alleen op de taken van het waterschap voor de in beheer toegewezen vaarwegen.

Vaarwegbeheer en nautisch beheer

Bij het beheer van vaarwegen wordt onderscheid gemaakt tussen twee taken, namelijk vaarwegbeheer en nautisch beheer.

Vaarwegbeheer omvat alle zaken die noodzakelijk zijn voor het functioneren van de vaarweg voor de functie die aan de vaarweg is toegekend, zoals vrachtvaart of recreatievaart. Het omvat bijvoorbeeld het onderhoud van de vaarweg, de oevers, de gronden erlangs, de bruggen en de sluizen. Vaarwegbeheer valt onder het watersysteembeheer van de Omgevingswet.

Het **nautisch beheer** omvat de regeling van het verkeer op het water en de bevoegdheid om verkeerstekens en dergelijke te plaatsen. Dit valt onder de Scheepvaartverkeerswet. Nautisch beheer vormt geen onderdeel van het beheer van watersystemen als bedoeld in de Omgevingswet. Maar in de Scheepvaartverkeerswet komt wel tot uiting dat de verkeersregulering mede dienstbaar kan zijn aan het beheer van het watersysteem, waar de scheepvaartweg deel van uitmaakt. Het nautisch

beheer en het beheer van het watersysteem worden daarom vaak door dezelfde vaarwegbeheerder uitgevoerd.

2.2 Wet- en regelgeving

De belangrijkste wettelijke grondslagen voor het vaarwegenbeleid zijn de Omgevingswet en de Scheepvaartverkeerswet. In deze paragraaf wordt toegelicht wat deze wetten betekenen voor het vaarwegbeheer en hoe ze doorwerken in lagere regelgeving en verordeningen.

2.2.1 Omgevingswet

Het beheer van het watersysteem heeft volgens de Omgevingswet verschillende doelen. De zorg voor waterkwantiteit en waterkwaliteit behoren tot de kerntaken van het waterschap. Maar ook moet er bij het waterbeheer rekening worden gehouden met de maatschappelijke functies van het watersysteem, zoals scheepvaart. Het Rijk of een provincie kunnen deze functie aan een oppervlaktewaterlichaam toekennen door het aan te wijzen als 'vaarweg'.

Toedeling en financiering vaarwegbeheer

In de Omgevingswet is geregeld dat het beheer van het regionale watersysteem via de Provinciale Omgevingsverordening wordt toegedeeld aan het waterschap. Het beheer van vaarwegen en aanliggende havens kan door de provincies worden toegedeeld aan een waterschap. Het vaarwegbeheer is daarmee een gedelegeerde taak.

De kosten voor het watersysteembeheer worden betaald uit de watersysteemheffing (onderdeel van de waterschapsbelasting). Het vaarwegbeheer is begripsmatig wel onderdeel van het watersysteembeheer volgens de Omgevingswet. Echter gaat het hier om een taak met bovenwaterschappelijke belang. De kosten voor het uitvoeren van deze taak mogen op basis van de Provinciewet en de Waterschapswet niet worden gefinancierd uit de watersysteemheffing. De kosten voor het vaarwegbeheer moeten dus door de provincies worden betaald. Met de provincie Groningen heeft het waterschap hiervoor afspraken vastgelegd in een convenant (zie kader).

De hoofdvaarwegen in Nederland zijn in beheer bij Rijkswaterstaat en provincies. In de Provinciale Omgevingsverordeningen is geregeld wie verantwoordelijk is voor het beheer van de overige vaarwegen. In de bijlagen 1, 2 en 3 bij deze beleidsnota staat op welke manier dit in ons werkgebied is geregeld en welke vaarwegen aan het waterschap in beheer zijn toegedeeld.

Herschikking van taken in het waterbeheer tussen provincie Groningen en waterschap Noorderzijlvest

Tussen de provincie Groningen en (de rechtsvoorgangers van) waterschappen Hunze & Aa's en Noorderzijlvest zijn afspraken gemaakt over de uitwisseling van kunstwerken en taken in het waterbeheer. De afspraken zijn vastgelegd in een convenant en een overeenkomst over de herschikking van taken in het waterbeheer. De afspraken zijn per 1 juli 1996 van kracht geworden en zijn ook wel bekend als *B-AKWA*.

Hierin is geregeld dat het waterschap het vaarweg- en nautisch beheer van de zogenoemde 'B-vaarwegen' overneemt van de provincie. Het waterschap ontvangt een jaarlijkse vergoeding voor het beheer van deze vaarwegen. Deze vergoeding wordt jaarlijks geïndexeerd.

Meer informatie hierover in bijlage 4.

Regelgeving voor lozingen

Het Rijk heeft de algemene regels die vallen onder de Omgevingswet opgenomen in het Besluit activiteiten leefomgeving (Bal). Om de waterkwaliteit te beschermen, staan hierin onder andere regels voor lozingen van vaartuigen op binnenwateren. Deze gelden ook op de regionale wateren waarvan het waterschap bevoegd gezag is. Voor de pleziervaart geldt een verbod op het lozen van huishoudelijk afvalwater. Dit dient te worden opgevangen en ingeleverd bij een inzamelpunt. Lozing is wel toegestaan wanneer het afvalwater wordt gezuiverd of wanneer het toilet zodanig is geconstrueerd dat via dat toilet alleen urine en spoelwater kunnen worden geloosd.

2.2.2 Waterschapsverordening

De Waterschapsverordening bevat een aantal (specifieke) zorgplichten, uitvoerings- en beoordelingsregels voor de vaarwegen die aan het waterschap in beheer zijn toegewezen. Op basis hiervan toetst het waterschap vergunningaanvragen en voert zij het beheer en onderhoud uit. Bij vergunningaanvragen wordt bijvoorbeeld getoetst of aan te leggen bruggen voldoen aan de minimale doorvaarthoogte en doorvaartbreedte. De vaarwegen die aan het waterschap in beheer zijn toegewezen zijn als werkingsgebied opgenomen in de Waterschapsverordening. Dit betekent dat de vaarwegen met bijbehorende regels ruimtelijk zijn vastgelegd in het Digitaal Stelsel Omgevingswet.

Maatschappelijke functies van het watersysteem

In de Omgevingswet is vastgelegd dat het beheer van watersystemen ook de vervulling van de 'aan het watersysteem toegekende maatschappelijke functies' omvat. Dit betekent dat, naast veiligheid, kwantiteit en kwaliteit van het oppervlakte- en grondwater rekening moet worden gehouden met de maatschappelijke functies van het watersysteem. Hierbij kan gedacht worden aan verschillende vormen van recreatief medegebruik, zoals het (recreatief) varen.

Voor de aangewezen vaarwegen moet het waterschap de maatschappelijke functie invullen op de wijze die in de Provinciale Omgevingsverordening is opgenomen. Voor de overige vaarwateren kan het waterschap de maatschappelijke functie zelf invullen. Dit gebeurt in afstemming met onze partners en belanghebbenden en hiervoor zijn regels opgenomen in de Waterschapsverordening. Hierin is bijvoorbeeld geregeld dat wordt getoetst of de doorvaarthoogte en doorvaartbreedte van een nieuwe brug passend zijn voor de maatschappelijke functie van het oppervlaktewaterlichaam. Als bijvoorbeeld bekend is als een watergang voor kanovaart wordt gebruikt, worden brughogtes en duikerdiameters daarop aangepast in de vergunning.

2.2.3 Scheepvaartverkeerswet

Het nautisch vaarwegbeheer is gebaseerd op de Scheepvaartverkeerswet. Deze wet heeft als doel om de scheepvaart in Nederland te reguleren en wijst daarvoor een bevoegd gezag aan om dat te doen. In de Scheepvaartverkeerswet is geregeld dat de aangewezen vaarwegbeheerder ook bevoegd gezag is voor het nautisch beheer. Daardoor is het waterschap naast waterstaatkundig vaarwegbeheerder ook nautisch beheerder van de vaarwegen die door de provincies in beheer zijn toegewezen. In deze vaarwegen is het waterschap verantwoordelijk voor veilig en vlot scheepvaartverkeer.

Binnenvaartpolitiereglement

De Scheepvaartverkeerswet is verder uitgewerkt in scheepvaartreglementen. Het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) is op een groot deel van de Nederlandse wateren van toepassing. Hierin staan de borden en overige verkeerstekens, de te voeren verlichting, tekens en geluidsseinen voor vaartuigen, en de voorrangs- en uitwijkregels op het water. Het BPR geldt voor iedereen en voor elk vaartuig, zowel voor de beroepsvaart als voor alle vormen van recreatievaart.

In bepaalde gevallen kan het nodig zijn om specifieke verkeersregels vast te leggen. De nautisch beheerder kan daarvoor een verkeersbesluit nemen. Dit is geregeld in het Besluit administratieve bepalingen scheepvaartverkeer.

2.2.4 Wrakkenwet

Gestrande, gezonken of aan de grond geraakte vaartuigen of andere objecten kunnen een gevaar vormen voor het vaarverkeer of de omgeving. In de Wrakkenwet is de beheerder van het betreffende water aangewezen als bevoegde instantie om de vaarweg veilig en begaanbaar te houden, en daartoe eventuele wrakken te bergen. In de wet is geregeld dat de beheerder dit kan doen zonder aansprakelijk te worden gesteld voor de schade die de verwijdering met zich meebrengt.

2.3 Normen voor vaarwegbeheer

Het Rijk en de provincies leggen de normen waaraan vaarwegen moeten voldoen vast in de omgevingsregeling of -verordening. De Richtlijnen Vaarwegen en de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland (BRTN) zijn hiervoor een belangrijk uitgangspunt.

Richtlijnen Vaarwegen

In verschillende richtlijnen legt Rijkswaterstaat voorschriften vast voor onder andere het verkeerskundig ontwerp en onderhoud van vaarwegen en de bediening van bruggen en sluizen. Deze richtlijnen gaan over zowel de beroepsvaart als recreatievaart en worden regelmatig geactualiseerd op basis van de nieuwste kennis en inzichten.

De Richtlijnen Vaarwegen zijn het kader voor het verkeerskundig ontwerp van vaarwegen, bruggen, sluizen en overnachtingshavens. Ze zijn onder andere gebaseerd op het Europese classificatiesysteem CEMT en op de Nederlandse BRTN-classificatie voor recreatievaart.

CEMT

De binnen- of rivierscheepvaart is in Europa opgedeeld in CEMT-klassen om de afmetingen van vaarwegen in West-Europa op elkaar af te stemmen. Per klasse zijn de maximale afmetingen van een schip vastgelegd. Zowel het Rijk (Rijkswaterstaat) als de provincies hebben zich verbonden aan de Richtlijnen Vaarwegen en moeten daarom motiveren als zij hiervan afwijken. Waterschap Noorderzijlvest beheert geen vaarwegen met een CEMT-classificatie.

BRTN

Specifiek voor de recreatievaart heeft Stichting Waterrecreatie Nederland de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland opgesteld. Het doel van de visie is behoud, beheer en verdere ontwikkeling van een aantrekkelijk, samenhangend en bevaarbaar landelijk basistoervaartnet. De visie is ondertekend door het Rijk, de provincies en de Unie van Waterschappen. De visie wordt eens in de vijf jaar herzien; bij het vaststellen van dit vaarwegenbeleid is de BRTN 2020-2025 de meest actuele versie.

Bij de visie hoort de BRTN-kaart, waarop vaarwegen in het landelijke basistoervaartnet zijn geclassificeerd. Per categorie is de maximale **doorvaartmaat** van een schip aangegeven. De doorvaartmaten zijn vervolgens vertaald naar de benodigde brughogten en vaarwegdiepten. Deze bepalen het minimale **vaarwegprofiel**. Voor de breedte van de vaarweg zijn geen normen vastgesteld, maar wel indicatieve waarden gegeven. Alle BRTN-waarden per vaarwegklasse staan in bijlage 5. Bij het bepalen van de BRTN-waarden zijn de volgende uitgangspunten gehanteerd:

- **Vaarwegdiepte:** Bij het bepalen van de vaarwegdiepte wordt gebruik gemaakt van een doorvaartdiepte plus een marge ('schrikdiepte'). Daarbij wordt uitgegaan van het operationeel zomerpeil. De bepaling van de benodigde vaarwegdiepte is mede afhankelijk van het aantal vaarbewegingen per jaar in de betreffende watergang.
- **Vaarwegbreedte:** Voor wat betreft de breedte van de vaarweg zijn geen normen vastgesteld. Wel wordt in de BRTN het 'houden wat je hebt'-principe gehanteerd. Het uitgangspunt is dat

bij aanpassingen van de vaarweg (bijvoorbeeld de aanleg van natuurvriendelijke oevers) de bestaande situatie niet verslechtert.

- **Brug- en duikerhoogte:** Naast de breedte en de diepte van de vaarweg is de doorvaarthoogte van bruggen van belang. Net als bij de vaarwegdiepte bestaat de (minimale) brughoogte ook hier uit een doorvaarthoogte plus een marge ('schrikhoogte'). Per vaarwegklasse is één minimale vaste brughoogte vastgesteld. Anders dan bij vaarwegdiepten is dit dus niet afhankelijk van het aantal vaarbewegingen. Voor zeilschepen (klassen AZM, BZM en CZM) geldt een doorvaarthoogte van 30 meter. Deze schepen kunnen gebruik maken van staande mastroutes met beweegbare bruggen.

Vaarwegklassen in de Provinciale Omgevingsverordeningen

De Richtlijnen Vaarwegen en BRTN zijn richtinggevend voor vaarwegbeheerders. De provincies bepalen welke norm er geldt in de provinciale vaarwegen. Zij leggen dit vast in de Provinciale Omgevingsverordening. Hiermee wordt het belang van de vrije doorgang van de recreatie- en beroepsvaart geborgd. De provinciale normen zijn ook als toetsingskader opgenomen in onze Waterschapsverordening.

In de provincie Groningen zijn de afspraken in het convenant eerder genoemde *B-AKWA* het uitgangspunt voor het vaarwegbeheer door het waterschap. Een deel van deze vaarwegen is ook opgenomen in het landelijke basistoervaartnet, en heeft daardoor ook een BRTN-classificatie.

De provincie Drenthe heeft de gewenste diepgang en doorvaarthoogte per vaarweg vastgelegd in de bijlage waarin de vaarwegbeheerders worden toegewezen.

2.4 Gerelateerd beleid van het waterschap

Het vaarwegbeheer hangt samen met de andere kerntaken van het waterschap. Het beleid hiervoor is in diverse documenten vastgelegd. In deze paragraaf staat welk beleid en welke taken raken aan het vaarwegbeheer.

Legger

De *Legger* is een document dat beschrijft aan welke normen waterstaatswerken minimaal moeten voldoen, en door wie en hoe deze worden onderhouden. Deze 'leggerwaarden' zijn bepaald op basis van de waterstaatkundig meest gewenste situatie. Het watersysteembeheer van het waterschap is gericht op de leggerwaarden.

Voor de vaarwegen waarvoor het waterschap is aangewezen als beheerder zijn naast de leggerwaarden ook de vaarwegklassen van belang. Wanneer de vaarwegklasse een grotere dimensionering voorschrijft dan de leggerwaarde, kan een extra inspanning nodig zijn om deze op voldoende diepte en breedte te houden.

Baggeren

Baggerwerk is nodig om ervoor te zorgen dat het watersysteem geschikt blijft voor verschillende functies, zoals een goede aan- en afvoer. In bepaalde gevallen kan het nodig zijn om aanvullend te baggeren om te zorgen voor voldoende diepgang voor de scheepvaart. Dit wordt nautisch baggeren genoemd.

In het *Waterbodembeleidsplan* (2024) staan de uitgangspunten voor het baggerwerk in de aan het waterschap in beheer toegewezen vaarwegen. Het Waterbodembeleidsplan beschouwt het beheer en onderhoud van vaarwegen als een beperkte neventaak, die vanwege doelmatigheidsredenen aan het waterschap is opgedragen. Dit betekent in de praktijk dat het onderhoud van het vaarwegprofiel wordt uitgevoerd op basis van het waterkwantiteitsbeheer en de instandhoudingsverplichting van de vaarweg als afwateringskanaal. Waar nodig wordt aanvullend nautisch baggerwerk uitgevoerd op basis van de afspraken met de provincie(s), zoals vastgelegd in B-AKWA. Bij het inplannen van baggerwerkzaamheden in een vaarweg wordt rekening gehouden met het vaarseizoen.

In het *Beheer- en Onderhoudsplan* (2021) van het waterschap staat op welke wijze het waterschap het beheer en onderhoud, waaronder het baggerwerk, uitvoert.

Oeververdedigingswerken

Oeververdedigingswerken zijn bedoeld om afkalving en afschuiving van taluds en oevers te voorkomen. Naast het beschermen van het doorstroomprofiel of de direct langs de oever liggende waterkeringen, kunnen oeververdedigingswerken ook een functie hebben in het beschermen van het vaarwegprofiel. In het *Beleid voor de inrichting en aanwijzing onderhoudsplicht oeververdedigingswerken* (2022) wordt beschreven hoe het waterschap omgaat met oeververdedigingswerken in relatie tot vaarwegbeheer.

In vaarwegen die door het waterschap worden beheerd, is het waterschap ervoor verantwoordelijk dat de vaargeul in goede staat verkeert en voor het vaarverkeer voldoende geprofileerd is. Vaak gebeurt dit door middel van baggeren. In sommige situaties, bijvoorbeeld in het geval van een steil onderwatertalud, moet worden voorkomen dat de watergang voortdurend en snel dichtslibt. Dan kan het nodig zijn om hiervoor een oeververdedigingswerk te plaatsen. Dit beschermt in dat geval niet alleen het doorstroomprofiel, maar ook het vaarwegprofiel.

Varende schepen veroorzaken golven en stroming waardoor de oever kan worden aangetast. Dit is afhankelijk van de grootte van het schip en de vaarsnelheid. Op de vaarwegen die bij het waterschap in beheer zijn geldt een lage maximumsnelheid van 6 km/uur en vindt alleen recreatievaart plaats. Daarom beschouwt het waterschap de effecten als een normaal maatschappelijk verschijnsel dat niet tot grootschalige aantasting van de oevers leidt. Het waterschap legt dus geen oeververdedigingswerken aan om oevers te beschermen tegen de effecten van varende schepen. Als nautisch beheerder houdt het waterschap wel toezicht op naleving van de maximumsnelheid.

Peilbeheer

Het nemen van peilbesluiten en het beheer van de waterpeilen is één van de kerntaken van het waterschap. In een peilbesluit worden waterstanden of bandbreedten waarbinnen waterstanden kunnen variëren, vastgesteld. In het peilbeheer worden deze peilen zoveel mogelijk gehandhaafd. In het *Beleid peilbesluiten en peilbeheer* (2018) staat welke regels en uitgangspunten het waterschap gebruikt bij het nemen van een peilbesluit en het peilbeheer.

Het waterpeil is van invloed op het vaarwegprofiel, de doorvaarthoogte van bruggen en de drempelhoogtes van sluizen. Bij peilafwegingen weegt het waterschap deze aspecten mee.

Waterkwaliteit

Het waterschap werkt aan schoon en gezond water. Scheepvaart kan van invloed zijn op de waterkwaliteit door emissie van uitlaatgassen, incidentele morsingen, lekkages van brandstoffen en smeerolie, en lozingen van huishoudelijk afvalwater. Daarnaast kan scheepvaart door de extra golfslag een rol spelen in vertroebeling van het water en negatieve effecten hebben op de oeverbegroeiing. Als waterkwaliteitsbeheerder en nautisch vaarwegbeheerder houdt het waterschap daarom toezicht op de naleving van regelgeving, zoals het verbod op lozingen, om deze ongewenste effecten te voorkomen of te beperken.

2.5 Samenwerking in vaarwegbeheer

In dit vaarwegenbeleid staat hoe het waterschap haar toegewezen vaarwegtaken invult. Ook de andere vaarwegbeheerders in ons werkgebied spelen een rol in het beheer en de ontwikkeling van de vaarwegen. De belangen van de vaarweggebruikers worden vertegenwoordigd door organisaties zoals de stichting Waterrecreatie Nederland en het Watersportverbond. In de dagelijkse praktijk van het vaarwegbeheer vindt regelmatig ambtelijke afstemming plaats. Deze paragraaf beschrijft de vaarwegtaken van onze partners en hoe het waterschap hierin samenwerkt.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de vaarwegbeheerder van veel hoofdvaarwegen in Nederland. De hoofdvaarwegen zijn voornamelijk bedoeld voor het transport over water (beroepsvaart). In het werkgebied van het waterschap zijn dat het Van Starckenborghkanaal (Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl) en de vaargeulen op het Lauwersmeer. Op de Hoofdvaarweg Lemmer-Delfzijl werkt Rijkswaterstaat aan de vervanging van bruggen en verbreding en verdieping van de vaarweg, zodat grotere schepen kunnen passeren.

Provincies

Ook de provincies beheren een deel van de hoofdvaarwegen met een beroepsvaarfunctie, ten behoeve van de (regionale) economische ontwikkeling en watergebonden bedrijvigheid. In het werkgebied van het waterschap gaat het om het Reitdiep, een deel van het Aduarderdiep en een deel van het Hoendiep.

Voor het recreatieve vaarwegnetwerk hebben de provincies kaders vastgelegd in de provinciale omgevingsverordeningen, onder andere door de vaarwegen aan te wijzen. Het beheer is in veel gevallen toegewezen aan waterschappen en gemeenten. De provincies zijn vaak ook betrokken bij de doorontwikkeling van het (recreatieve) vaarwegnetwerk, bijvoorbeeld door het opstellen van visies en uitvoeringsprogramma's voor de vrijetijdseconomie en het verzorgen van de informatievoorziening voor vaarrecreanten. In Groningen wordt vanuit het Nationaal Programma Groningen bijvoorbeeld gewerkt aan het Masterplan Varen.

Intentieverklaring samenwerking waterrecreatie provincie Groningen

De provincie Groningen heeft in 2023, samen met de Groninger gemeenten, het initiatief genomen voor de 'Intentieverklaring Waterrecreatie'. Het doel hiervan is om te komen tot een betere en nauwere samenwerking om van Groningen een gastvrije en aantrekkelijke waterprovincie te maken. Bijvoorbeeld door de wijze van bediening en bedieningstijden van bruggen en sluizen in het vaarseizoen, aanlegvoorzieningen en beheer en onderhoud op elkaar af te stemmen. Het waterschap zal deze intentieverklaring op een later moment mede ondertekenen.

Gemeenten

In of nabij bebouwd gebied is soms een gemeente aangewezen als vaarwegbeheerder. Dat geldt bijvoorbeeld voor de Lindt bij Aduard en enkele vaarwegen in de bebouwde kom van Winsum.

Gemeenten zijn daarnaast vaak betrokken bij de aanleg en het beheer van ligplaatsen en havens. In een ligplaatsenverordening kunnen gemeenten regels stellen aan het gebruik van ligplaatsen, zoals de maximale duur waarop aangelegd mag worden.

Overige vaarwegbeheerders

Tot slot kan het vaarwegbeheer zijn toegewezen aan andere organisaties, zoals Groningen Seaports of Meerschapp Paterswolde.

Samenwerken als gewaardeerd (beleids)partner

Samenwerking is een belangrijk uitgangspunt in de Blauwe Omgevingsvisie (2021) en het Participatiebeleid (2023) van het waterschap. Uitgangspunt is dat we door samenwerking niet alleen onze eigen doelen en die van anderen kunnen realiseren, maar ook meerwaarde creëren voor de leefomgeving.

Het waterschap is als beheerder van het watersysteem een belangrijke partner bij initiatieven van derden voor verbetering of uitbreiding van het vaarwegennetwerk. Bijvoorbeeld als het gaat om het creëren van vaarroutes of het toevoegen van ligplaatsen of steigers. Het waterschap denkt mee bij de ontwikkeling van deze initiatieven, zodat samen met de mede-vaarwegbeheerders wordt gewerkt aan een aantrekkelijke waterprovincie. Ook kan worden verkend of het waterschap haar eigen opgaven kan combineren met het initiatief.

Als vergunningverlener heeft het waterschap een meewerkende grondhouding, mits vaststaat dat de waterstaatkundige functie van het watersysteem niet wordt aangetast en dit niet leidt tot extra (beheer)kosten. Het waterschap neemt in principe geen extra beheerlast op zich voor zover deze de kerntaken overstijgen.

3. VAARWEGBEHEER IN DE PRAKTIJK

Het waterschap beheert de vaarwegen die door de provincies in beheer zijn toegewezen. Een deel van de werkzaamheden is onderdeel van het beheer en onderhoud van het watersysteem. Daarnaast zorgt het waterschap via vergunningverlening voor een goede borging van het vaarwegbeheer. In dit hoofdstuk staan de uitgangspunten die bij de uitvoering van deze taken worden gehanteerd.

3.1 Waterstaatkundig vaarwegbeheer

Via het waterstaatkundig vaarwegbeheer zorgt het waterschap in de basis voor:

- genoeg diepte en breedte van de vaarwegen;
- genoeg ruimte voor boten om onder bruggen door te varen;
- voorzieningen voor toegankelijke en veilige vaarwegen.

De Omgevingswet is de wettelijke grondslag voor deze vaarwegtaken.

3.1.2 Vaarwegprofielen

In de provinciale omgevingsverordeningen is vastgelegd welke vaarwegen door het waterschap worden beheerd, en welke normen gelden voor het vaarwegprofiel.

De vaarwegen in het werkgebied van Noorderzijlvest, en de toedeling van het vaarwegbeheer, staan in bijlagen 2 en 3. Dit betreft de situatie bij het vaststellen van het vaarwegenbeleid; bij eventuele wijzigingen zijn de provinciale omgevingsverordeningen altijd leidend.

Brughogtes en bodemdaling

Een aandachtspunt is bodemdaling door gaswinning in ons werkgebied. Hierdoor verandert de hoogte van bruggen ten opzichte van het waterpeil. Wanneer na een melding of reguliere meting door het waterschap bekend is dat de brughoogte in een vaarweg is gewijzigd wordt deze mutatie doorgegeven aan de relevante uitgevers van vaarweginformatie, zodat de waterkaarten en -apps kunnen worden geactualiseerd. Bij het opstellen van peilbesluiten wordt de doorvaarbare hoogte van bruggen meegenomen in de peilafwegingen.

Een gegarandeerde minimale doorvaarhoogte geldt alleen voor bruggen over vaarwegen. En alleen bij grote afwijkingen van de doorvaarhoogte (meer dan 20 cm) zal bodemdaling de hoofdreden zijn om een brug te vervangen of op te hogen. Voor kleinere afwijkingen wordt van geval tot geval bekeken wanneer het moment van aanpassing of ophoging is aangebroken. Logischerwijs zal dat zijn als groot onderhoud aan de brug aan de orde is. Daarbij wordt ook rekening gehouden met de nog te verwachten bodemdaling.

Bruggen en sluizen

Het waterschap streeft naar zo weinig mogelijk obstakels in de vaarwegen, voor zover dit past binnen de waterstaatkundige belangen. Soms zijn obstakels onvermijdelijk. Zo zijn in het gebied met bodemdaling door gaswinning sluizen aangelegd om de vaarwegen in de drie schillen toegankelijk te houden. Deze sluizen worden beheerd en onderhouden door het waterschap, provincie of gemeente.

Het beheer en onderhoud van bruggen, en bijbehorende beschoeiing en eventuele andere constructies ten behoeve van de stabiliteit, is een taak van de wegbeheerder. De meeste bruggen zijn daarom in eigendom en beheer bij Rijkswaterstaat, provincies en gemeenten. Bruggen die op dit moment nog in beheer zijn bij het waterschap worden in overleg overgedragen aan de wegbeheerder.

Voor de toegankelijkheid van de vaarwegen is het van belang dat bruggen en sluizen voldoen aan de vastgestelde normen voor het vaarwegprofiel. Bij werkzaamheden door het waterschap en bij vergunningverlening wordt dit getoetst. Ook de Richtlijnen Vaarwegen vormen een kader voor het ontwerp van bruggen en sluizen. Voor de veiligheid zijn in ieder geval remmingwerken en wachtplaatsen van belang:

- Bij bruggen en sluizen die de vaarweg vernauwen, is het aanbrengen van remmingwerken vereist. Remmingwerken zijn bedoeld om schade aan schip of brug te voorkomen, door het schip voortijdig af te geleiden en/of af te remmen.
- Bij beweegbare bruggen en bij sluizen moet altijd een wachtplaats aanwezig zijn. De eigenaar van het object is verantwoordelijk voor de aanleg hiervan. Afgemeerde recreatievaartuigen mogen daarbij geen obstakel vormen voor het overige vaarverkeer.

3.1.3 Onderhoud van het vaarwegprofiel

Het waterschap onderhoudt het watersysteem om ervoor te zorgen dat onder andere de afvoercapaciteit en waterkwaliteit op orde blijven. In veel gevallen lift het beheer en onderhoud voor de vaarwegfunctie mee op deze onderhoudstaken. Soms is een aanvullende inspanning nodig voor het vaarwegbeheer.

Nautisch baggeren

Het waterschap voert baggerwerkzaamheden uit om ervoor te zorgen dat de aan- en afvoercapaciteit van het watersysteem op orde blijft. Soms kan aanvullend baggeren nodig zijn om te zorgen voor voldoende diepgang voor de scheepvaart. Dan spreken we van nautisch baggeren. Het waterschap doet dit in de (recreatieve) vaarwegen waarvan zij vaarwegbeheerder is, conform de provinciale normen.

De vaarwegen met een beroepsvaartfunctie (zoals Van Starckenborghkanaal, Reitdiep en de vaargeul op het Lauwersmeer) worden door de provincie of Rijkswaterstaat op diepte gehouden.

Oeververdedigingswerken

Oeververdedigingswerken voorkomen afkalving van een oever. Ze worden aangelegd om het terrein van de aangrenzende eigenaren te beschermen en/of om te voorkomen dat het doorstroomprofiel van de watergang te krap wordt. Oeververdedigingswerken kunnen in enkele gevallen ook nodig zijn om het vaarwegprofiel in stand te houden. Het waterschap legt deze alleen aan in de vaarwegen waarvan zij vaarwegbeheerder is en wanneer de kosten van het periodiek baggeren van een vaarweg niet opwegen tegen het plaatsen en onderhouden van een oeververdedigingswerk.

Varende schepen kunnen schade veroorzaken aan oevers. Op vaarwegen in beheer van het waterschap geldt echter een lage maximumsnelheid van 6 km/u. Het waterschap beschouwt de effecten van het varen als een normaal maatschappelijk verschijnsel dat niet tot grootschalige aantasting van de oevers leidt. Het waterschap legt daarom geen oeververdedigingswerken aan om dit te voorkomen.

Waterplanten en invasieve exoten

Plantengroei in vaarwegen kan tot overlast leiden voor de vaarrecreant. In het Beheer- en Onderhoudsplan (2021) zijn beheerpakketten vastgesteld voor het schonen van het natte profiel van de watergangen. Het waterschap doet dit in de watergangen waarvoor zij onderhoudsplichtige is. Het Beheer- en Onderhoudsplan gaat niet specifiek in op het verwijderen van waterplanten ten behoeve van het vaarwegbeheer. Maar omdat watergangen al worden geschoond ten behoeve van een goede aan- en afvoercapaciteit, kan ook de recreatievaart hier vaak zonder problemen plaatsvinden. Soms ontvangt het waterschap klachten over een moeilijke doorvaart door overmatige begroeiing. Zo nodig wordt deze begroeiing verwijderd.

In het werkgebied van het waterschap komen ook invasieve exoten voor. Invasieve exoten zijn planten/dieren die van nature niet voorkomen in Nederland. Waterrecreanten kunnen bijdragen aan de verspreiding van invasieve exoten. Bijvoorbeeld doordat ze met hun boot door een invasieve exoot varen, deze aan de schroef blijft hangen en vervolgens op een andere plek terecht komt. Helaas is deze verspreiding niet te voorkomen. Het waterschap probeert de situatie beheersbaar te houden, zoals beschreven in het Beheer- en Onderhoudsplan.

3.1.4 Overige voorzieningen en beheertaken

Naast het beheer van het vaarwegprofiel zijn er nog een aantal zaken van belang om te zorgen voor een goede vaarinfrastructuur. In deze paragraaf staat hoe het waterschap omgaat met beweegbare bruggen en sluizen, havens, trailerhellingen en steigers.

Bediening van beweegbare bruggen en sluizen, konvoovaart

De meeste bruggen en sluizen in de aan het waterschap toegewezen vaarwegen zijn door de vaarrecreant zelf te bedienen door middel van een universele sleutel of knop. Alleen de brug en sluis bij Oosterdijkshorn worden door het waterschap (op afroep) bediend.

Tijdens het vaarseizoen zijn er vastgestelde bedieningstijden op de vaarwegen om de recreatie meer ruimte te geven. Het vaarseizoen loopt van 1 mei tot 1 oktober.

Op het Boterdiep tussen Groningen en Onderdendam geldt een konvooivaart. Schepen kunnen dit traject alleen op afroep en op bepaalde tijden afleggen, omdat de bruggen over de vaarweg handmatig moeten worden bediend. Het uitgangspunt van het waterschap is dat konvooivaart zoveel mogelijk beperkt moet worden, omdat dit de vrije vaart belemmert.

Havens en ligplaatsen

In de Waterschapsverordening is opgenomen dat vaartuigen alleen op de daartoe aangewezen of ingerichte locaties mogen aanleggen. Hiermee borgt het waterschap dat er geen schade kan ontstaan aan oevers en taluds, dat onderhoudswerkzaamheden van het waterschap niet worden belemmerd, en er geen negatieve effecten optreden op de waterkwaliteit.

De aanleg, het beheer en onderhoud van havens en ligplaatsen is geen taak van het waterschap. In veel gevallen is dit een gemeentelijke of particuliere aangelegenheid. In een ligplaatsenverordening kunnen gemeenten regels stellen aan het gebruik van ligplaatsen, zoals de maximale duur waarop aangelegd mag worden.

Het waterschap speelt als bevoegd gezag wel een rol als vergunningverlener bij de ontwikkeling van havens en ligplaatsen. Het toetsingskader hiervoor is de Waterschapsverordening. Voor de bereikbaarheid van nieuwe havens en ligplaatsen kan uitbreiding van het vaarwegennet nodig zijn. Het waterschap neemt in deze gevallen in principe geen extra (vaarweg)beheertaken op zich.

Trailerhellingen

Trailerhellingen zijn plekken waar een boot te water kan worden gelaten. De aanleg en het beheer en onderhoud van trailerhellingen behoort niet tot de vaarwegtaken van het waterschap.

Het waterschap speelt als bevoegd gezag wel een rol als vergunningverlener bij de aanleg van trailerhellingen. Het toetsingskader hiervoor is de Waterschapsverordening. Ook kunnen hellingen die zijn aangelegd voor het te water laten van een maaiboot van het waterschap ook publiekelijk gebruikt worden. Gebruik door het waterschap mag daarbij niet gehinderd worden en het mag niet leiden tot meerkosten in het onderhoud.

Steigers

Het waterschap beheert steigers die als wachtplaats of uitstapplaats zijn aangelegd bij kunstwerken in vaarwegen die door het waterschap worden beheerd, zoals de kanosteigers bij de bodemdalingssluizen. Het waterschap legt verder geen steigers aan. Wel toetst het waterschap aanvragen van derden.

In het werkgebied komen ook 'weessteigers' voor. Veel van deze steigers verkeren in slechte, onveilige staat en worden niet meer onderhouden of gebruikt, en soms wordt de doorvaart hierdoor gehinderd. Indien een steiger niet onderhouden wordt en er geen onderhoudsplichtige of belanghebbende is, kan deze door het waterschap worden verwijderd.

3.2 Nautisch vaarwegbeheer

Het nautisch vaarwegbeheer gaat over de zorg voor vlot en veilig scheepvaartverkeer. Het waterschap is verantwoordelijk voor het nautisch beheer op de in beheer toegewezen vaarwegen. De taken van het waterschap bestaan uit nautische verkeersregeling en toezicht en handhaving. De wettelijke grondslag voor deze taken volgt uit de Scheepvaartverkeerswet.

3.2.1 Nautische verkeersregeling

De verkeers- en voorrangsregels op het water zijn vastgelegd in het Binnenvaartpolitiereglement (BPR). Het BPR geldt voor iedereen en voor elk vaartuig. Richtlijnen voor de toepassing van bijvoorbeeld verkeerstekens staan in de Richtlijnen Vaarwegen (2020) en de Richtlijnen Verkeerstekens (2023) van Rijkswaterstaat. Als nautisch beheerder stelt het waterschap indien nodig specifieke regels. Ook zorgt het waterschap voor actuele vaarweginformatie.

Maximumsnelheid

In het BPR is vastgelegd dat de maximumsnelheid op het water 20 kilometer per uur is, tenzij anders aangegeven. Waterschap Noorderzijlvest heeft de maximumsnelheid in een verkeersbesluit vastgelegd op 6 kilometer per uur. Hogere vaarsnelheden kunnen leiden tot schade aan oevers.

De maximumsnelheid geldt op alle vaarwegen die door het waterschap worden beheerd. Deze is vermeld op borden, op de website van het waterschap en op de verschillende waterkaarten en apps met vaarweginformatie.

Bebording

Hoewel de verkeersregels op het water vastliggen in het BPR, kan het soms nodig zijn om borden te plaatsen. Bijvoorbeeld om schippers te attenderen op onveilige situaties. Het waterschap is verantwoordelijk voor de bebording op de vaarwegen waarvan zij nautisch beheerder is. Bebording moet zodanig zijn geplaatst dat deze zichtbaar is voor de schipper.

Voor het plaatsen of verwijderen van borden kan het nodig zijn om eerst een verkeersbesluit te nemen.

Betonning

Op vaarwegen waar de vaargeul niet zichtbaar is voor de schipper, kan betonning worden aangebracht. Betonning bestaat uit tonnen, boeien of bakens die de vaargeul markeren. Het waterschap beheert als vaarwegbeheerder de betonning op het Leekstermeer.

Vaarweginformatie, stremmingen en vaarverboden

Gebruikers van onze vaarwegen zijn gebaat bij goede en actuele vaarweginformatie. Als nautisch beheerder levert het waterschap deze informatie aan bij de Waterkamer van Rijkswaterstaat en relevante uitgevers van vaarweginformatie (kaarten en apps).

Wanneer een vaarweg of vaarwater tijdelijk niet te bevaren is, spreekt men van een stremming. Dit is bijvoorbeeld het geval bij werkzaamheden of storingen van bruggen en sluizen. Als nautisch beheerder publiceert het waterschap actuele informatie over de stremmingen op de website. Stremmingen worden ook doorgegeven aan de Waterkamer van Rijkswaterstaat, voor publicatie op vaarweginformatie.nl.

Als nautisch beheerder streeft het waterschap naar een zo kort mogelijke stremmingsduur, bij voorkeur buiten het vaarseizoen. In de Waterschapsverordening staan specifieke beoordelingsregels voor de stremming van vaarwegen. Zo moet een stremming tijdig (minimaal vier weken van tevoren) door de initiatiefnemer publiekelijk kenbaar worden gemaakt.

Een uitzonderlijk geval betreft ijsgroei. Door scheepvaart veroorzaakte ijsschotsen schade kunnen namelijk schade veroorzaken aan de oevers, waterkeringen of andere waterstaatswerken. Ook belemmert dit de vorming van een goede ijsvloer. Daarom kan het waterschap tijdens een vorstperiode een vaarverbod instellen op alle vaarwegen binnen het werkgebied. Als er sprake is van een vorstperiode, vindt hierover ambtelijke afstemming plaats tussen de betrokken vaarwegbeheerders.

3.2.2 Toezicht en handhaving

Het waterschap is als nautisch beheerder verantwoordelijk voor het handhaven van de vaarregels op het water. Handhaving is niet alleen van belang voor de veiligheid op het water, maar ook ten behoeve van andere waterschapstaken zoals bescherming van oevers (handhaving op vaarsnelheden) en waterkwaliteit (handhaving op illegale lozingen).

Voor handhavingstaken die volgen uit het BPR, zoals snelheidsovertredingen en controle op vaarbewijzen, wordt vaak aan de waterpolitie gevraagd om op te treden. In overleg met de provincie Groningen wordt gesproken over de overdracht van toezicht- en handhavingstaken van het waterschap aan de provincie. De provincie is namelijk beter toegerust op de uitvoering van deze taken.

Ook de berging van wrakken uit wateren die door het waterschap worden beheerd, behoort tot onze taken. Vastgelopen of gezonken wrakken die de vaarweg blokkeren of een gevaar vormen voor andere vaarweggebruikers of het milieu (bijvoorbeeld bij lekkage van olie), kunnen op grond van de Wrakkenwet worden verwijderd. Een 'drijvend wrak' dat aan geen van de voorgaande kenmerken voldoet, wordt echter niet door het waterschap verwijderd. In die gevallen zijn gemeenten het bevoegd gezag.

BIJLAGEN

Bijlage 1 – Toedeling van het vaarwegbeheer

Tabel 1. Toedeling van het vaarwegbeheer in het werkgebied van Waterschap Noorderzijlvest

De informatie in deze tabel geeft de situatie op het moment van vaststellen van het vaarwegenbeleid. De actuele provinciale omgevingsverordeningen zijn altijd leidend voor de toedeling van het vaarwegbeheer.

	PROVINCIE GRONINGEN	PROVINCIE DRENTH	PROVINCIE FRYSLÂN
<i>Hoe is de toedeling van het vaarwegbeheer geregeld?</i>	In de Provinciale Omgevingsverordening Groningen is het beheer van vaarwegen toegedeeld aan het waterschap waarbinnen de vaarweg ligt, tenzij dit aan een ander overheidslichaam (provincie of gemeente) is opgedragen.	In de Provinciale Omgevingsverordening Drenthe is in een bijlage per vaarweg aangegeven welk overheidslichaam is belast met het vaarwegbeheer.	In de Provinciale Omgevingsverordening Fryslân is in een bijlage per vaarweg aangegeven welk overheidslichaam is belast met het vaarwegbeheer.
<i>Waar is de toedeling van het vaarwegbeheer vastgelegd?</i>	Provinciale Omgevingsverordening Groningen, bijlage 8	Provinciale Omgevingsverordening Drenthe, bijlage 11	Provinciale Omgevingsverordening Fryslân, bijlage 7.2
<i>Welke vaarwegen zijn toegedeeld aan het waterschap? Zie ook bijlage 2.</i>	In de provincie Groningen zijn 59 vaarwegen in beheer bij waterschap Noorderzijlvest.	In Drenthe is het waterschap de vaarwegbeheerder van slechts één vaarweg, namelijk de vaargeul Leekstermeer tussen het Leeksterhoofddiep en de Munnikesloot.	In Fryslân zijn <u>geen</u> vaarwegen toegedeeld aan waterschap Noorderzijlvest.

Bijlage 2 – Vaarwegen in beheer bij Waterschap Noorderzijlvest

In onderstaande tabellen staan de vaarwegen die door de provincies Groningen en Drenthe in beheer zijn toegewezen aan het waterschap, inclusief de bijbehorende norm. De informatie in deze tabellen geeft de situatie op het moment van vaststellen van het vaarwegenbeleid. Bij eventuele wijzigingen zijn de provinciale omgevingsverordeningen altijd leidend.

Tabel 2a. Vaarwegen in de Provincie Groningen met een BRTN-classificatie

Provinciale Omgevingsverordening Groningen van 01-01-2024.

De B-AKWA-categorie is uitgangspunt voor het beheer door het waterschap.

NAAM VAARWEG	B-AKWA CATEGORIE	B-AKWA VAARDIEPTE (M)	BRTN-VAARWEGKLASSE
Aduarderdiep (ten noorden van Van Starckenborghkanaal)	C	1,40	BM
Hoendiep (ten westen van spoorbrug Hoogkerk)	C	1,40	BM
Gave	C	1,40	BM
Munnikesloot	C	1,40	BM
Niezijlsterdiep	C	1,20	BM
Kommerzijlsterdiep	C	1,20	BM
Kommerzijlsterrijt	C	1,20	BM
Boterdiep	B (Groningen tot Middelstum)	1,20 (Groningen tot Middelstum)	CM
Meedstermaar	C	1,00	CM
Mensingeweersterloopdiep	C	1,20	DM
Winsumerdiep	B	1,40	CM
Damsterdiep (in Appingedam: Nieuwe Diep)	B	1,20	DM
Groeve-Noord	B	1,20	DM
Hoornsevaart	C	1,20	DM
Hunsingokanaal	C	1,20	DM

Tabel 2b. Vaarwegen in de Provincie Groningen zonder BRTN-classificatie

Provinciale Omgevingsverordening Groningen van 01-01-2024.

NAAM VAARWEG	B-AKWA CATEGORIE	B-AKWA VAARDIEPTE (M)
Broekstermaar	C	1,00
Eenrumermaar	C	1,00
Godlinzemaal	C	1,20
Groote Heekt	C	1,20
Haven Warffum	C	1,20
Hoerediep	C	-
Kanaal Mensingeweer-Baflo	C	1,20
Kanaal door de Zuiderhorn	C	1,20
Kloosterlagemaal	C	1,20
Koningsdiep	-	-
Krewerdermaar	C	1,20
Kromme Raken	C	1,20
Langs- of Wolddiep	C	-
Lauwersmeer	-	-
Leeksterhoofddiep	C	1,40
Leenstervaart	C	1,00
Leermenstermaar	C	1,20
Leimaar	C	1,20
Loppersumer Wijmers	C	1,20
Losdorpstermaar	C	1,20
Molenrijgstermaar	C	1,00
Nieuwe Poeldiep	-	-
Oldehoofsch kanaal	C	1,20
Oosterwijtwerdermaar	C	1,20
Pieterbuurstermaar	C	1,00
Poeldiep	C	-
Polderdiep	C	1,20
Rasquerdermaar	C	1,20

Saaksumerdiepje	-	-
Spijkstermaar	C	1,20
Stedumermaar	C	1,40
Uilenestermaar	C	1,00
Uitwierdermaar	C	1,20
Ulrumeropvaart	C	1,00
Usquerdermaar	C	1,20
Warfhuisterloopdiep	C	1,20
Warffumermaar	C	1,20
Westeremdermaar	C	1,20
Westernielandstermaar	C	1,00
Westerwiltwerdermaar	C	1,40
Wirdumermaar	-	-

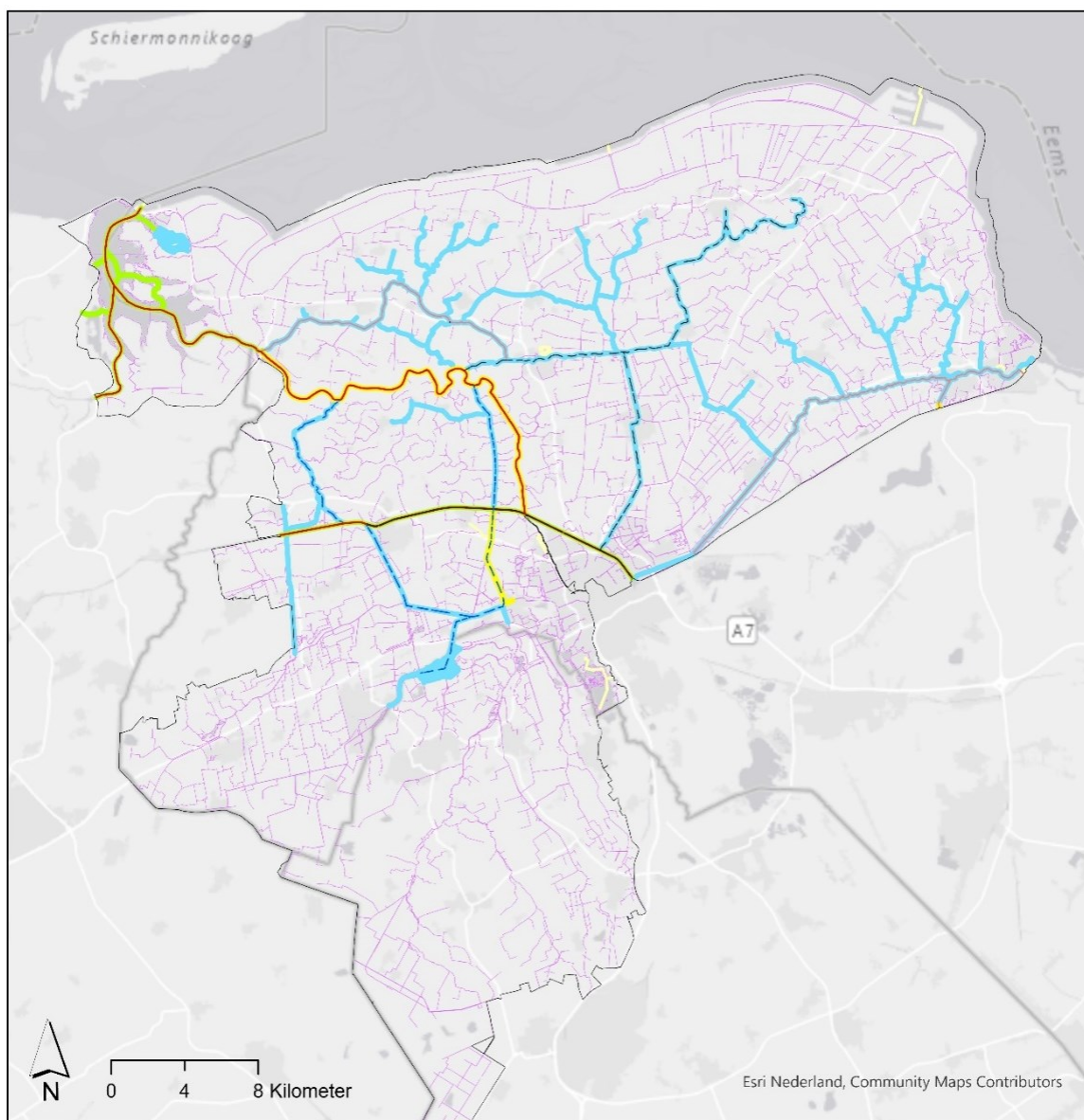
Tabel 3. Vaarwegen in de Provincie Drenthe

Provinciale Omgevingsverordening Drenthe van 29-10-2024.

NAAM VAARWEG	DIEPGANG	DOORVAARTHOOGTE OBV KANAALPEIL	BRTN-VAARWEGKLASSE
Vaargeul Leekstermeer: Leeksterhoofddiep- Munnikesloot	-1,20m - kp (kp = -0.93)	2,40m + kp (kp = - 0.93)	BM

Bijlage 3 – Vaarwegenkaart

Op deze kaart staan de aangewezen vaarwegen, vaarwegbeheerders en BRTN-classificaties in het werkgebied van het Waterschap Noorderzijlvest.



Vaarwegenkaart Waterschap Noorderzijlvest

Legenda

- Beheergebied Noorderzijlvest
- Primaire oppervlaktewaterlichamen

Vaarwegbeheerder

- Rijkswaterstaat
- Provincie
- Gemeente/havenschap/meerschap
- Waterschap Noorderzijlvest

BRTN-classificatie

- AM - grote motorboot
- AZM - zeiljacht
- BM - grote motorboot
- CM - grote motorboot
- DM - kleine motorboot

Bijlage 4 – B-AKWA

Het vaarwegbeheer in Groningen was tot 1995 nagenoeg volledig belegd bij de provincie Groningen. In 1995 is een akkoord opgesteld tussen de provincie en de waterschappen in Groningen. In 2000 is deze herschikking van taken herijkt in verband met de fusies van de verschillende waterschappen. De overeenkomst, genaamd ‘Herschikking van taken in het waterbeheer’ (ook wel B-AKWA), voorziet in de uitwisseling van kunstwerken en taken tussen de provincie en waterschappen. De afspraken zijn per 1 juli 1996 van kracht geworden.

In de overeenkomst is onder andere geregeld dat het waterschap het vaarweg- en nautisch beheer van de vaarwegen in de categorie B overneemt. Van de provincie ontvangt het waterschap als tegenprestatie een vergoeding voor het beheer van deze vaarwegen. De B-vaarwegen zijn in een bijlage bij de overeenkomst op kaart ingetekend. Het gaat om het Boterdiep tussen Groningen en Middelstum, het Winsumerdiep, het Damsterdiep tussen Ruischerbrug en Delfzijl, en de Groeve-Noord. De vergoeding wordt jaarlijks geïndexeerd.

De vaarwegen in de categorie A (beroepsvaart) zijn in beheer gebleven bij de provincie. Voor de vaarwegen in de categorie C krijgt het waterschap geen vergoeding, omdat het beheer van deze vaarwegen wordt uitgevoerd op basis van de waterbeheertaak en deze al bij het waterschap in beheer waren.

Bijlage 5 – Vaarwegprofielen in de BRTN

In onderstaande tabellen staan de vaarwegprofielen zoals opgenomen in de Basisvisie Recreatietoervaart Nederland 2020-2025 (BRTN) en de Richtlijnen Vaarwegen (2020).

Tabel 4. Doorvaartdiepte en vaarwegdiepte per vaarwegklasse en intensiteit

KLASSE ¹	DOORVAARTDIEPTE (DIEPGANG)	VAARWEGDIEPTE ²	VAARWEGDIEPTE	VAARWEGDIEPTE
		<i>KRAP PROFIEL</i> <i>MINDER DAN 5.000</i> <i>VAARBEGINGEN PER</i> <i>JAAR</i>	<i>NORMAAL PROFIEL</i> <i>5.000 TOT 30.000</i> <i>VAARBEGINGEN PER</i> <i>JAAR</i>	<i>INTENSITEITSPROFIEL</i> <i>30.000 TOT 50.000</i> <i>VAARBEGINGEN PER</i> <i>JAAR</i>
AZM	2,10 m	2,30 m	2,50 m	2,80 m
AM	1,50 m	1,80 m	1,90 m	2,20 m
BM	1,50 m	1,70 m	1,80 m	2,10 m
CM	1,40 m	1,60 m	1,70 m	2,00 m
DM	1,10 m	1,30 m	1,40 m	1,70 m

Tabel 5. Doorvaarthoogte en minimale brug- en duikerdimensionering per vaarwegklasse

KLASSE	DOORVAARTHOOGTE (OPBOUWHOOGE)	BRUGHOOGTE ³	BREEDTE
AM ⁴	hwjh ⁵ – minimaal 3,40 m	3,75 m	8,50 m
BM	Hwjh – minimaal 2,75 m	3,00 m	8,50 m
CM	hwjh – minimaal 2,75 m	3,00 m	7,50 m
DM	hwjh – minimaal 2,40 m	2,60 m	7,50 m

¹ Toelichting klassen: AZM = zeiljacht; AM/BM/CM = grote motorboot; DM = kleine motorboot.

² De vaarwegdiepte is de doorvaartdiepte plus een marge ('schrikdiepte').

³ De brughoogte is de doorvaarthoogte plus een marge ('schrikhoogte').

⁴ Voor zeilschepen (klassen AZM/BZM/CZM) geldt een doorvaarthoogte van minimaal 30 meter.

⁵ hwjh = Houden wat je hebt.

Tabel 6. Indicatieve vaarwegbreedte per vaarwegklasse en intensiteit

KLASSE	KRAP PROFIEL	NORMAAL PROFIEL	INTENSITEITSPROFIEL
	MINDER DAN 5.000 VAARBEGINGEN PER JAAR	5.000 TOT 30.000 VAARBEGINGEN PER JAAR	30.000 TOT 50.000 VAARBEGINGEN PER JAAR
AZM	17 m	25 m	25 m + Δ ⁶
AM	17 m	25 m	25 m + Δ
BM	17 m	25 m	25 m + Δ
CM	16 m	24 m	24 m + Δ
DM	15 m	22 m	22 m + Δ

⁶ Δ = Intensiteitstoeslag van 5 meter per 10.000 extra passages.

