



Vaarwegmaatregelenplan

Zandaanvoer De Poelen

Datum: 18-10-2019

Versie: V1 Revisie V2 07-01-2020.

Autorisatie		
C.A. van der Giessen		

Distributie		

De inhoud van dit plan is project specifiek, conform geldende richtlijnen en met passende zorgvuldigheid opgesteld.

Het is niet de bedoeling teksten of delen van teksten uit dit plan te gebruiken voor andere projecten of andere doelen zonder ODV Maritiem hiervan in kennis te stellen.

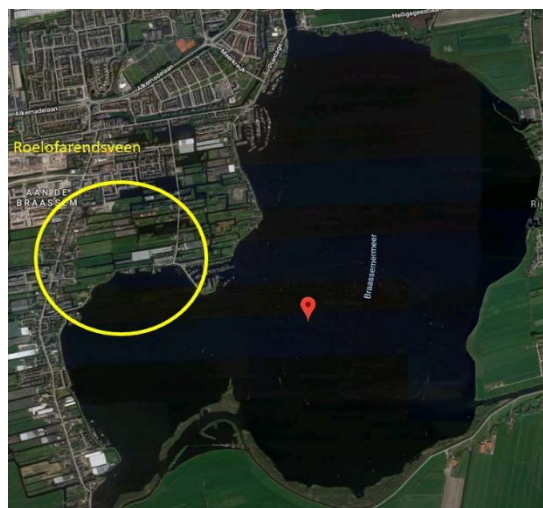
Inhoudsopgave.

1.	Inleiding	3
1.1	Algemeen.....	3
1.2	Projectbeschrijving.....	3
1.3	Braassemermeer.....	3
1.4	Nautische aspecten van het Braassemermeer	4
1.5	Datum uitvoering werkzaamheden	4
2.	Het vaarwegmaatregelenplan	5
2.1	Doel.....	5
3.	De werkzaamheden.....	6
3.1	Aanvoer van het ballastzand.....	6
3.2	Tijdelijke vaargeul.....	6
3.2	Raakvlakken omliggende werken	6
4.	De werkzaamheden ten aanzien van het scheepvaartverkeer	7
4.1	Algemeen.....	7
4.2	Het maken van de toegangsgeul.....	7
4.3	De loswal	9
5.	Hinder voor de scheepvaart en beheersmaatregelen.	10
5.1	Hinder.....	10
5.2	Beheersmaatregelen	10
6.	Bronvermelding.....	11

1. Inleiding

1.1 Algemeen

De gemeente Kaag en Braassem is voornemens om het plangebied Braassemerland I te ontwikkelen in de kern Roelofarendsveen. In het plangebied Braassemerland zijn oorspronkelijk twee fasen te onderscheiden, Braassemerland I en II. In figuur 2 zijn de oorspronkelijke ontwikkelingsgebieden Braassemerland fasen I en II weergegeven evenals de lopende deelplannen die onderdeel uitmaken van de ontwikkeling van Braassemerland fase I.



1 Roelofarendsveen Locatie



2 Braassemerland Fase 1

Dit document beschrijft alle noodzakelijke scheepvaartmaatregelen die nodig zijn om ballastzand aan te voeren die bestemd is voor de ontwikkeling van Braassemerland Fase 1. Zo zorg te dragen voor een geminimaliseerde verkeershinder en beheerste uitvoering van de verkeersmaatregelen. De scheepvaartverkeersmaatregelen moeten te allen tijde de nautische veiligheid waarborgen, uitgaande van het reguliere verkeersaanbod en de afwikkeling van het scheepvaartverkeer zo min mogelijk belemmeren.

1.2 Projectbeschrijving

Voor het ontwikkelen van Braassemerland Fase 1 moet een zandbed ten behoeve van het voorbelasten van deelfase 3 & 6 worden aangebracht. Voor deze voorbelasting wordt 160.000 kub zand aangevoerd.

Voor het lossen van het ballastzand wordt een losponton afgemeerd ter hoogte van de Noordkade tussen huisnummers 16 en 19 in de gemeente Roelofarendsveen

1.3 Braassemermeer

Het Braassemermeer, plaatselijk bekend als de Braassem, is een 425 hectare groot meer in het noorden van Zuid-Holland. Het Braassemermeer ligt in de gemeente Kaag en Braassem, met Roelofarendsveen op de west- en Rijsaterwoude op de oostoever. In het zuiden van het meer bevindt zich het natuurgebied De Hemmen.

Via het Paddegat is het meer verbonden met de Wijde Aa en de Woudwetering. Via de Oude Wetering is het meer verbonden met de Ringvaart. Daarmee loopt de scheepvaartroute van de Oude Rijn naar de Ringvaart door het meer.

Tegenwoordig wordt het meer vooral gebruikt voor watersportrecreatie als kanovaren en zeilen.

Het Braassemermeer valt voor de binnenvaart in CEMT-klasse III met een maximale afmetingen (volgens het VIN) 90m lang 9.5m breed met een diepgang van 2.5m.

1.4 Nautische aspecten van het Braassemermeer

Het Braassemermeer heeft een diepgang buiten de vaargeul van 0.20m tot 2m. De vaargeul is voor de scheepvaart dieper en begrenst door rode en groene boeien.

Het zuid-westelijke deel het meer, tussen de Watersportvereniging “Braassemermeer” en Recreatiegebied “De Hemmen” is de diepgang gemiddeld tussen de 2.2m en 2.4m met hier en daar ondiepere delen van gemiddeld 1.8m. In de midden is een diepere geul. deze loopt van af de rode boei BM4 in westelijke richting naar de dijk.

Deze diepere geul heeft een diepgang van 3m tot 3.3m.

1.5 Datum uitvoering werkzaamheden

De werkzaamheden starten maart 2020 en lopen door tot eind september 2020.



figuur 3 Vaarkaart Braassemermeer

2. Het Vaarwegmaatregelenplan

Het vaarwegmanagementplan omschrijft de verwachte hinder die het aanvoeren van het ballastzand geeft ten aanzien van het scheepvaartverkeer.

2.1 Doel

Dit vaarwegmanagementplan is uit oogpunt van de wettelijke regelgeving geschreven, zodanig dat het geen conflicten geeft.

Het waarborgen van een veilige en vlotte doorvaart voor het scheepvaartverkeer in relatie tot het veilig uitvoeren van het aanvoeren van het ballastzand.

In dit Vaarwegmanagementplan wordt nader ingegaan op de scheepvaartverkeersmaatregelen die nodig zijn bij deze werkzaamheden.

3. De werkzaamheden

Het aanbrengen van 160.000 kub zand ten behoeve van de voorbelasting van Fase 3 & 6 van het project De Poelen.

3.1 Aanvoer van het ballastzand

Het ballastzand wordt per binnenschip aangevoerd en gelost met een kraan, geplaatst op een ponton. Deze is afgemeerd ter hoogte van de Noordkade tussen huisnummers 16 en 19 in de gemeente Roelofarendsveen. Het zand wordt met vrachtwagens over de dijk naar de bestemming gebracht.

Voor het aanvoeren van het ballastzand met een binnenschip moet een tijdelijke vaargeul gemaakt worden.

3.2 Tijdelijke vaargeul

De tijdelijke toegangsgeul loopt, van de rode stompe boei BM4 van hoofdvaarwater, in westelijke richting naar de dijk.

3.2 Raakvlakken omliggende werken

Op moment van indienen van dit document, zijn er geen omliggende werken waar raakvlakken mee zijn.



figuur 4 Zuid Westelijk deel Braassemmeer

4. De werkzaamheden ten aanzien van het scheepvaartverkeer

4.1 Algemeen

Het maken van de toegangsgeulen gebeurt buiten de bestaande betonning in gebieden waar geen scheepvaartroutes zijn.

Scheepvaart met name kleine recreatievaart die bewust buiten de bestaande betonning varen moeten mogelijk hun koers aanpassen om, om het kraanschip heen te varen die de toegangsgeul maakt.

4.2 Het maken van de toegangsgeul

De toegangsgeul begint bij Boei BM4. Dit eerste deel van de vaargeul bevindt zich in een reeds aanwezig dieper gedeelte van het meer. Deze geul loopt in WNW richting en heeft een lengte van 500m.

De noordzijde van deze geul wordt betond met, gezien van af de hoofdgeul, met 2 rode stompe tonnen en 1 kardinaal ton, kleur geel boven zwart met 2 kegels punt naar beneden. (Obstakel of gevaar onder water aan de noordzijde van deze boei, deze boei moet aan de zuidkant gepasseerd worden.)

De zuidzijde van deze geul wordt betond met, gezien van af de hoofdgeul, met 1 splitsing boei rood boven groen met stomp topteken (Deze boei geeft aan dat het vaarwater gesplitst wordt en de kleur van de betonning veranderd, de bovenste kleur geeft het hoofdvaarwater aan) en 2 groene spitse tonnen.

Deze betonde geul is een nevenvaarwater. Om dit naar de overige scheepvaart bekend te maken, met name de scheepvaart die in zuidelijke richting vaart, wordt ter hoogte van het rode licht aan de Galgekade Roelofarendsveen het scheepvaartbord E9.c geplaatst. (Aangegeven hoofdvaarwater en nevenvaarwater)



figuur 5 Bord E9.c.

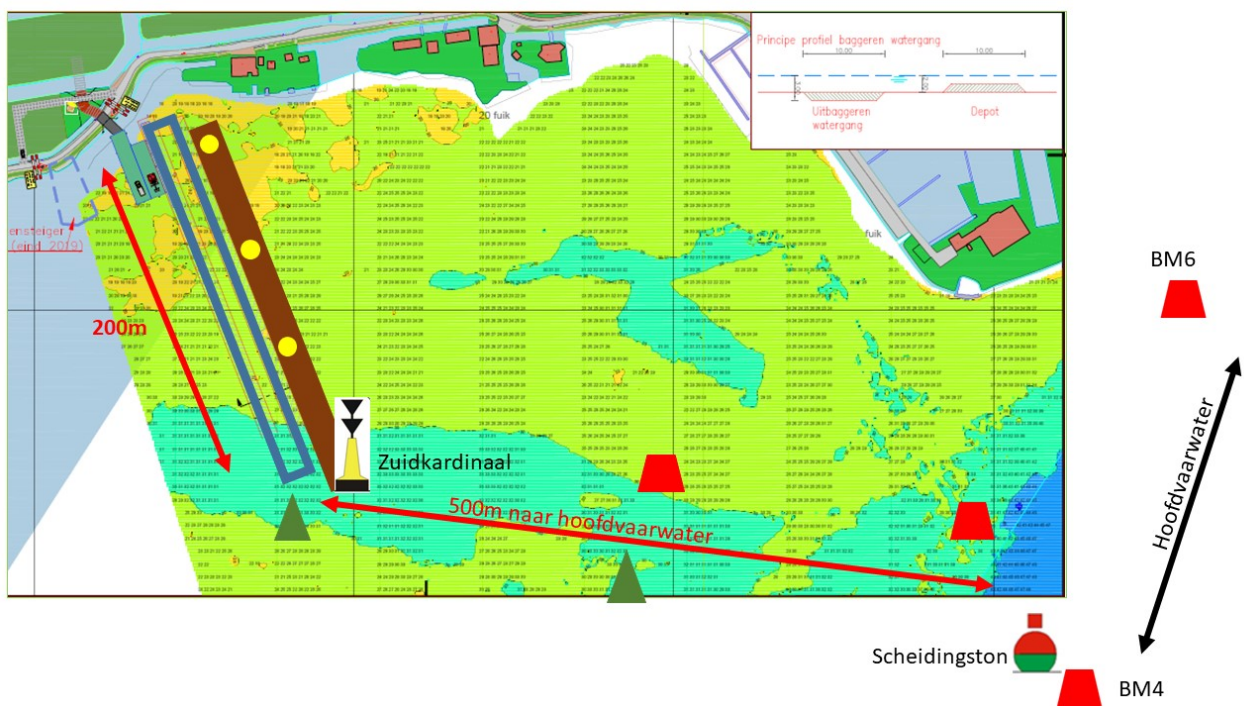
Aan het einde van de bovengenoemde geul wordt een bocht gemaakt richting NNW om aan te sluiten op de Noordkade tussen huisnummers 16 en 19 in de gemeente Roelofarendsveen. De geul heeft een lengte van 200m en moet ongeveer 0.40m uitgebaggerd worden. De baggerspecie wordt naast de nieuwe geul gestort.

De gestorte specie zal een ondiepte geven en gemarkeerd worden met 3 gele ronde boeien en aan de zuidkant van de ondiepte een zuid-kardinaal boei (zie 3^e alinea hoofdstuk 4.2 en figuur 6 en 7).

De geulen kruisen een snel-vaargebied en zijn duidelijk en conform het geldende binnenvaartpolitiereglement betond en als zodanig herkenbaar voor de scheepvaart.



Figuur 6 Geplande geul met betonning en E9.c. bord



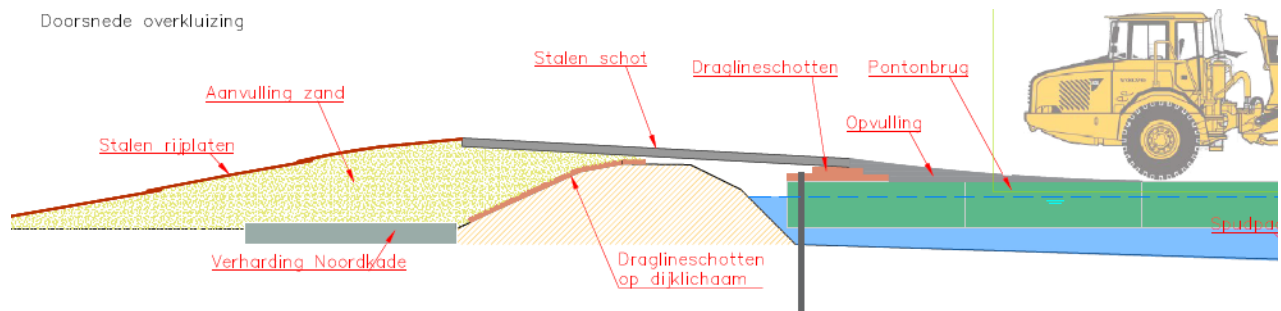
figuur 7 Geul en betonning

4.3 De loswal

De loswal bestaat uit twee gekoppelde pontons. Op de oostelijke ponton wordt de kraan geplaatst en op de westelijke ponton komen de vrachtwagens die het ballastzand over de dijk wegrijden.



figuur 8 Loswal



figuur 9 Overkluizing

5. Hinder voor de scheepvaart en beheersmaatregelen.

5.1 Hinder

Het lossen van de schepen wordt ver buiten de vaargeul gedaan op een locatie waar geen scheepvaart is.

Het in en uitvaren van de zandschepen is geregeld in het BPR en zal geen belemmering of hinder geven. De scheepvaart in het hoofdvaarwater heeft ten altijd voorrang.

5.2 Beheersmaatregelen

- Communicatie naar de stakeholders
- Communicatie naar de jachthavens
- Communicatie naar de werkschepen
- Calamiteitenplan
- Betonning conform BPR
- Scheepvaarttekens conform BPR

6. Bronvermelding

- Binnenvaartpolitiereglement.
- Diverse waterkaarten van het Braassemermeer.
- Documenten aangeleverd door de aannemer.