

Notitie / Memo

HaskoningDHV Nederland B.V.
Water & Maritime

Aan: Gemeente Leiden, t.a.v. Fien Bouwmans
Van: G. de Boer, J. IJntema
Datum: 7 juni 2024
Kopie: [Click to enter "CopyTo"](#)
Ons kenmerk: BJ7864-RHD-XX-XX-ME-X-0001
Classificatie: Projectgerelateerd
Gecontroleerd door: J. Valstar

Onderwerp: Technische notitie Doorvaarbaarheid Vliet t.h.v. de Schelpenkade te Leiden

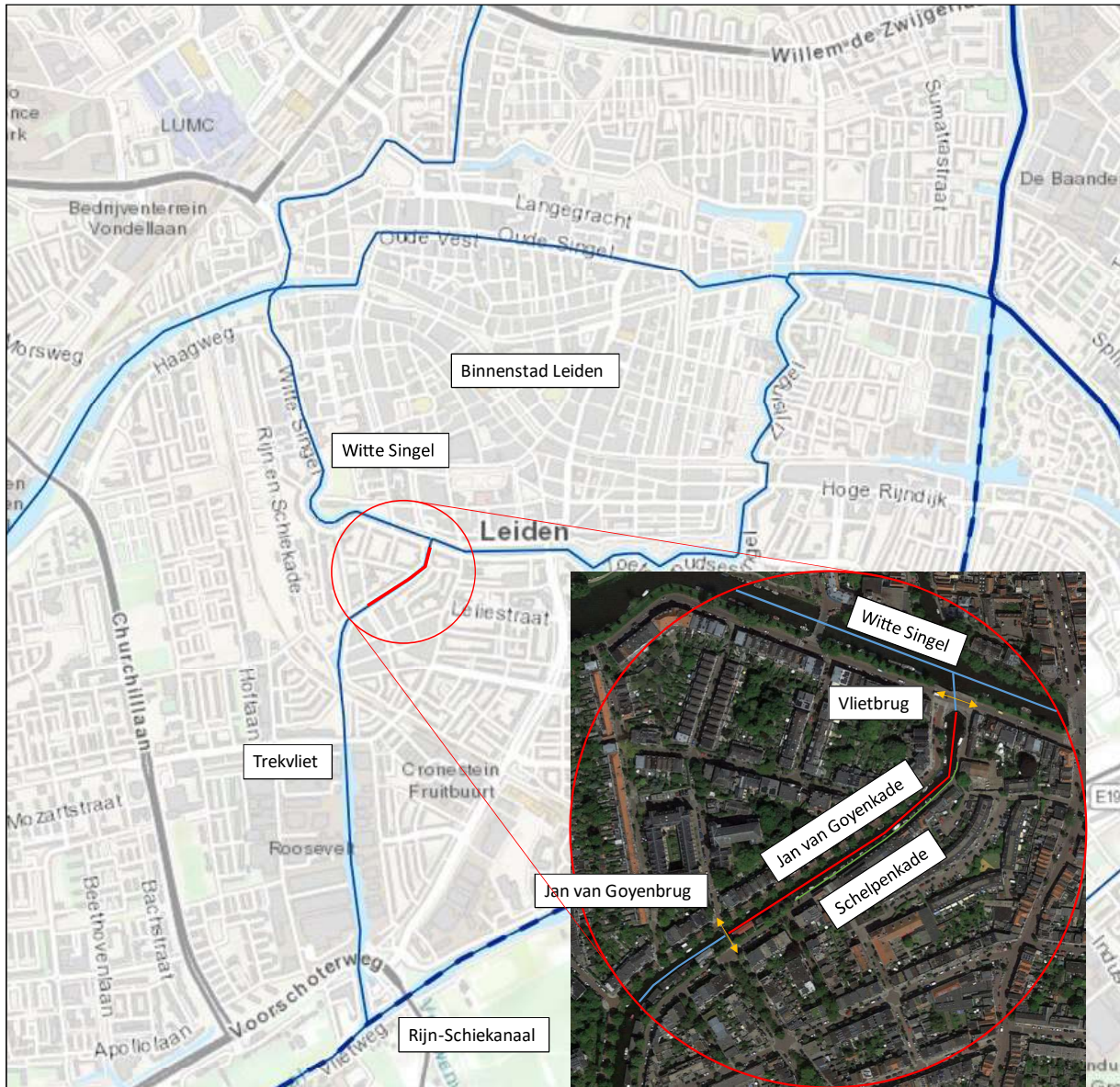
1	Doorvaarbaarheidsonderzoek Vliet	2
2	Analyse van de bestaande situatie	4
2.1	Vaarweg	4
2.2	Vergunde ligplaatsen en afgemeerde boten	6
2.3	Doorstroming & veiligheid	8
2.4	Benodigde nautische ruimte	8
3	Analyse toekomstige situatie	9
3.1	Geplande aanpassingen	9
3.2	Impact op de doorvaarbaarheid	10
4	Maatregelen ter bevordering van de doorvaarbaarheid	12
4.1	Mogelijke maatregelen	12
4.2	Herschikking van ligplaatsen	13
5	Conclusies en aanbevelingen	16
5.1	Conclusies	16
5.2	Aanbevelingen voor de gemeente	16

1 Doorvaarbaarheidsonderzoek Vliet

Ten zuidoosten van de Witte Singel te Leiden bevindt zich de watergang 'de Vliet', welke de Witte Singel verbindt met de Trekvliet. Een gedeelte van de zuidelijke oever van de Vliet, de Schelpenkade, wordt gerenoveerd, waarbij er een nieuwe kademuur wordt geplaatst en de watergang versmalt. Het gedeelte van de vaarweg waar de kadeconstructie wordt gerenoveerd, bevindt zich tussen de Vlietbrug (toegang tot de Witte Singel) en de Jan van Goyen voetgangersbrug, ter hoogte van Schelpenkade 39. Zie Figuur 1 voor een situatieschets.

De versmalling heeft in potentie impact op de doorvaarbaarheid van de Vliet, welke nu reeds een smalle vaarverbinding biedt. In dit onderzoek wordt de impact van de versmalling onderzocht, en worden aanbevelingen gedaan om het vaarverkeer in de toekomstige situatie voldoende veilig te kunnen laten plaatsvinden. Hierbij wordt rekening gehouden met de ligplaatsen die langs dit traject vergund zijn.

Ten behoeve van dit onderzoek is de bestaande situatie beoordeeld, zijn gesprekken gevoerd met verschillende partijen binnen de gemeente, en zijn verschillende maatregelen nautisch beoordeeld. De notitie besluit met een voorgestelde oplossingsrichting om de doorvaarbaarheid in de toekomstige situatie voldoende te laten zijn.



Figuur 1: Overzichtsfiguur van de onderzoekslocatie. Bron: Atlas Waterrecreatie, Google Earth.



Figuur 2: Zicht op de Vliet richting het oosten, van de Jan van Goyenkade (links) en van de Schelpenkade (rechts) gezien.

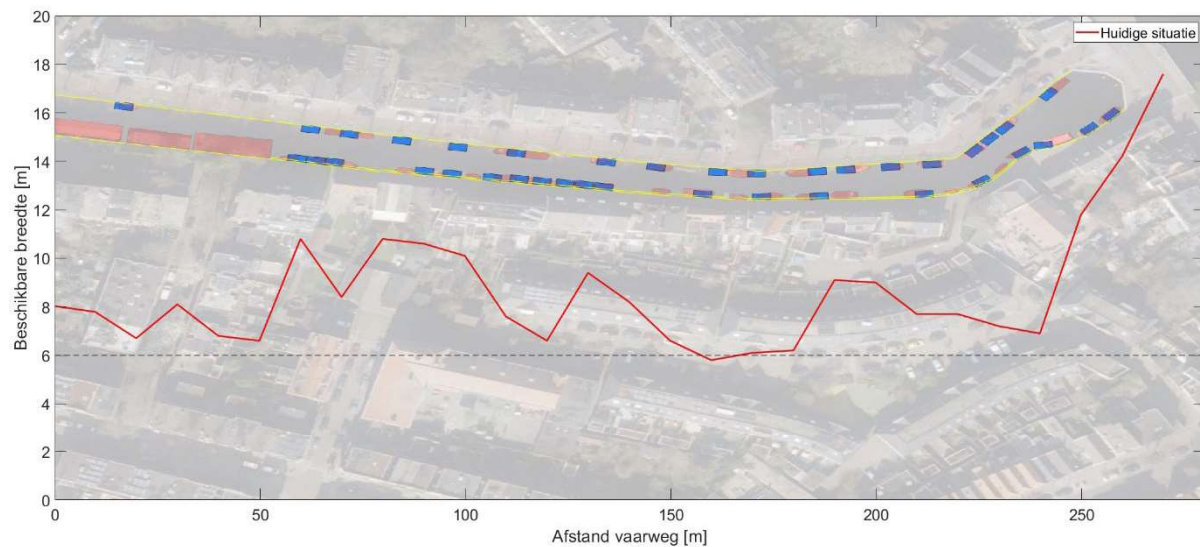
2 Analyse van de bestaande situatie

2.1 Vaarweg

De Vliet is een smalle vaarverbinding tussen het populaire binnenwater van Leiden en de ontsluiting hiervan richting het zuiden. De Vliet is door de Provincie Zuid-Holland vastgelegd als onderdeel van het recreatietoervaartnet in de Zuid-Hollandse omgevingsverordening. De verordening waarborgt de bevaarbaarheid en recreatie waarden van de vaarweg. Derhalve is het uitgangspunt deze functie zo goed mogelijk te behouden in de toekomstige situatie.

De vaarweg varieert in de breedte kade-tot-kade ca. 9 tot 12 meter. Door het afmeren van (woon)boten aan beide zijden van de vaarweg, is de vrije nautische breedte over het traject ca. 6 – 11 meter. Op het smalste deel van het traject is de gemiddeld beschikbare vrije nautische breedte ca. 6 meter, zie onderstaande figuur.

Tussen de Vlietbrug en de Neksluis is de beschikbare ruimte groter. Deze kolk biedt ruimte voor het wachten en oplijnen voor de brug en voor het draaien van vaartuigen die niet onder de Vlietbrug door kunnen.



Figuur 3: Weergave van de beschikbare nautische breedte over het traject.



Op een afstand van ca. 35 meter tot de Vlietbrug zijn de restanten te zien van de voormalige Neksluis.



Figuur 4: Links: Historische foto van de Naecte Sluis (Neksluis), waarvan het zuidelijke landhoofd (rechts in de foto) nog altijd in de kade aanwezig is. Deze zal blijven bestaan na renovatie van de Schelpenkade. Bron: RAL, <https://bouwhistorie.blogspot.com>. Rechts: de Jan van Goyenkade met de Jan van Goyenbrug, gezien vanaf de Schelpenkade, het bord geeft de versmalling i.v.m. de woonboten aan.

2.2 Vergunde ligplaatsen en afgemeerde boten

Vergunde ligplaatsen

Aan beide zijden van de vaarweg zijn vaste ligplaatsen vergund. Deze vergunningen worden toegekend aan de eigenaar van een boot – welke doorgaans in de directe nabijheid woont. In totaal betreffen het 38¹ vergunde ligplaatsen op het onderzochte traject: 18 aan de Jan van Goyenkade, 20 aan de Schelpenkade. Daarnaast zijn er drie woonboten afgemeerd in de Vliet, welke in de nieuwe situatie behouden zullen blijven.

Binnen de ligplaatsvergunning wordt het oppervlak van de boot geregistreerd en wordt een plaats langs de kade aangegeven, zie Figuur 3. De specifieke lengte- of breedtemaat van het schip wordt in de huidige praktijk niet vastgelegd. Ook kan het voorkomen dat een eigenaar binnen de vergunning van boot wisselt, en bijvoorbeeld een grotere boot neerlegt op de aangewezen plaats.

In de aanloop naar de werkzaamheden aan de kade is waargenomen dat er ook illegaal wordt afgemeerd; boten met een eigenaar zonder vaste ligplaatsvergunning. Deze boten worden verwijderd en er wordt in dit onderzoek van uitgegaan dat er geen illegaal afgemeerde boten zullen zijn.

Er is veel vraag naar vaste ligplaatsen binnen de gemeente. Het is daarom niet wenselijk ligplaatsen te laten vervallen. Ook het verplaatsen van ligplaatsen naar locaties buiten de Vliet is ongewenst, aangezien er elders ook niet veel ruimte voor ligplaatsen bestaat. Daarnaast worden de ligplaatsen langs de Vliet veelal gebruikt door bewoners in de directe omgeving, en hebben zij de ligplaats graag dicht bij huis.

Afgemeerde boten

Naast de drie woonboten langs dit traject, wordt hoofdzakelijk afgemeerd door (kleine) sloepen en kleine motorboten. Ten behoeve van de analyse is op basis van luchtfoto's onderzoek gedaan naar de samenstelling, afmetingen en positionering van de afgemeerde boten, zie Tabel 1.

NB. Hoewel de Vlietbrug de doorvaart van grote sloepen en motorboten met name in de hoogte beperkt, worden er toch vaartuigen met een grotere doorvaarthoogte aangetroffen in de Vliet. Deze zullen komen en gaan via de zuidelijke toegang, waar de doorvaartafmetingen groter zijn. De Vlietbrug kan daarom niet worden gebruikt om de maximale scheepsafmeting vast te stellen.

Tabel 1: Waargenomen samenstelling van afgemeerde vaartuigen in het onderzoekstraject. Bron: Google Earth luchtfoto's.

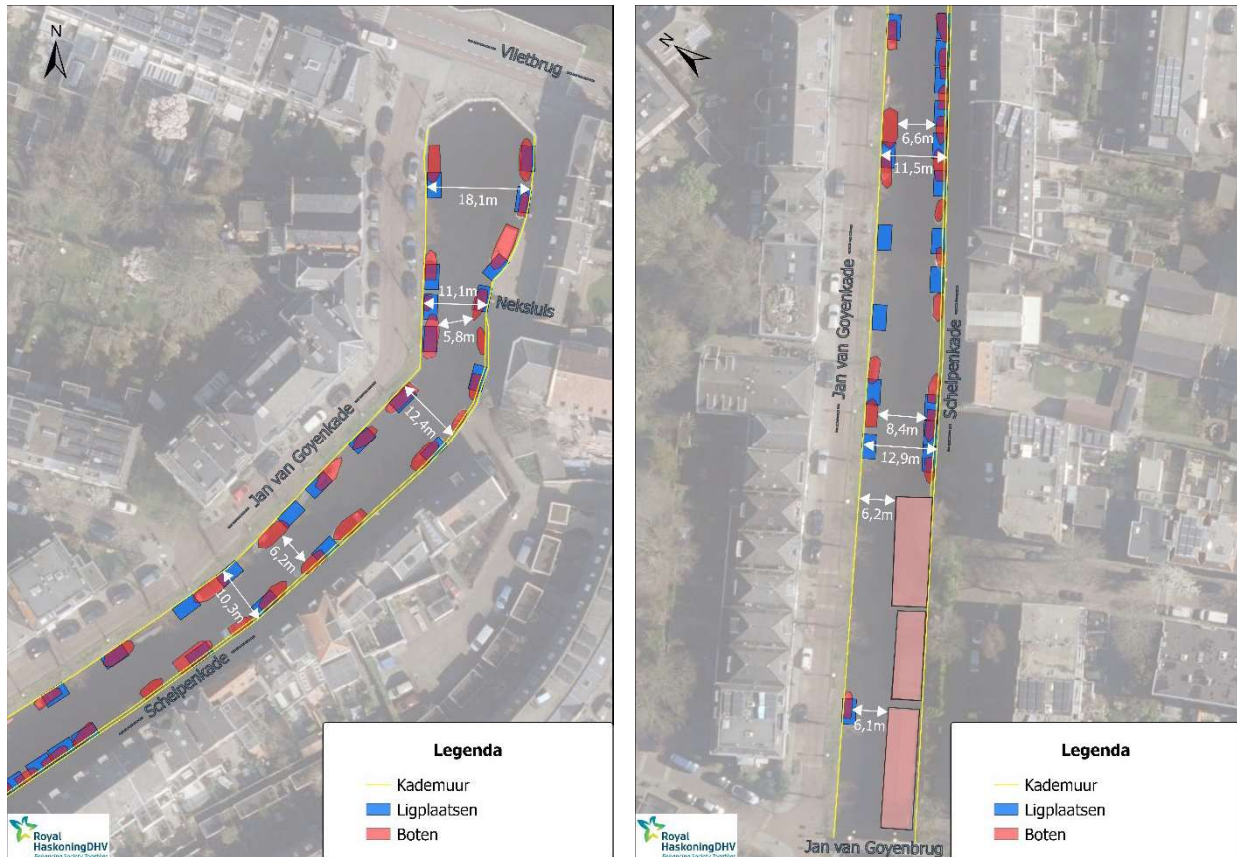
Boortype/ categorie	BRTN-klasse*:	Inschatting van voorkomen:	Typische lengte:	Typische breedte:
Grote sloep/ Kleine motorboot	E	10%	6-8 meter	2,0 – 3,0 meter
Kleine sloepen	F	90%	4-6 meter	1,5 – 2,5 meter

*BRTN: Basis Recreatie Toervaart Net, classificering en maatvoering van de recreatievaartklassen, gebaseerd op de Richtlijn Vaarwegen.

Onderstaande weergave geeft de posities van de vergunde ligplaatsen, alsmede de in praktijk afgemeerde boten weer. Hieruit kan worden opgemaakt dat:

- Er meer boten liggen afgemeerd dan dat er ligplaatsen vergund zijn (illegaal afgemeerde boten);
- Boten niet per se op de aangewezen ligplaats liggen. Dit kan uiteenlopende redenen hebben;
- Er op bepaalde delen langs de kade nog ruimte bestaat voor boten om af te meren.

¹ Op de lijst met uitgegeven vergunningen staan er 37. Echter, op de kaart van uitgegeven vergunningen zijn 38 plaatsen aangeduid.



Figuur 5: Weergave van bestaande situatie van vergunde ligplaatsen (blauw) en afgemeerde (woon)boten (rood).

NB. Voor het beeld van de in de praktijk afgemeerde boten hebben wij ons gebaseerd op luchtfoto's van 2018 - 2024. Ondanks dat er meerdere foto's zijn bekeken, blijven deze een momentopname en kan de situatie in de praktijk afwijken.

2.3 Doorstroming & veiligheid

De vaarweg is smal en wordt in de bestaande situatie in beide richtingen bevaren. De situatie vraagt om behouden te varen; op lage snelheid en rekening houdend met afgemeerde vaartuigen en ander (tegemoetkomend) vaarverkeer. Bij lokale versmallingen kan het voorkomen dat boten tijdelijk moeten wachten om tegemoetkomend verkeer te laten passeren, zoals ook gebeurt rond bruggen.

In gesprek met het team handhaving van de gemeente blijkt dat er zich in de bestaande situatie geen incidenten (aanvaringen/ongelukken) voordoen, wat aangeeft dat een veilige doorvaart met de aanpassingen in het vaargedrag goed mogelijk is. Er zijn geen waarnemingen van een beperkte doorstroming door een te grote drukte op het water.

Er wordt wel melding gemaakt van asociaal vaargedrag, wat zich uit in te hard varen met hinderlijke golfwerking of geluidsoverlast. Dit speelt op de Vliet niet meer of minder dan op andere vaarwegen in de Leidse binnenstad.

2.4 Benodigde nautische ruimte

Voor de kleinste recreatievaart zijn er beperkt richtlijnen beschikbaar voor het inrichten van de vaarweg. Bestaande vaarverbindingen, zeker die in stedelijk gebied, kunnen smaller zijn dan de aanbevolen minimumbreedte. In deze situaties is de afwikkeling van het vaarverkeer niet direct onmogelijk; door aanpassing van snelheid, bij tijd en wijle wachten op een tegenligger of in een opstopping en rekening houden met het andere vaarweggebruikers kan in veel gevallen voldoende doorstroming worden geboden.

Ook de Vliet is een voorbeeld van een krappe vaarweg, waar de aanbevolen breedte (ca. 8 – 10 meter, zie Tabel 1) niet wordt gehaald. In de praktijk echter, blijkt de beschikbare nautische breedte (ca. 6 – 10 meter) voldoende voor voldoende doorstroming en het uitblijven van incidenten. De vermoedelijke reden hiervoor is dat er voldoende overzicht is over de vaarweg en dat de smalste stukken vrij kort zijn en er voldoende uitwijkmogelijkheden zijn. Ook wordt er behoudender gevaren dan wanneer er meer ruimte geweest zou zijn.

Tabel 2: Maatvoering recreatieve vaarwegen (BRTN-klasse E en F), voor een krap profiel met lage vaarintensiteit.

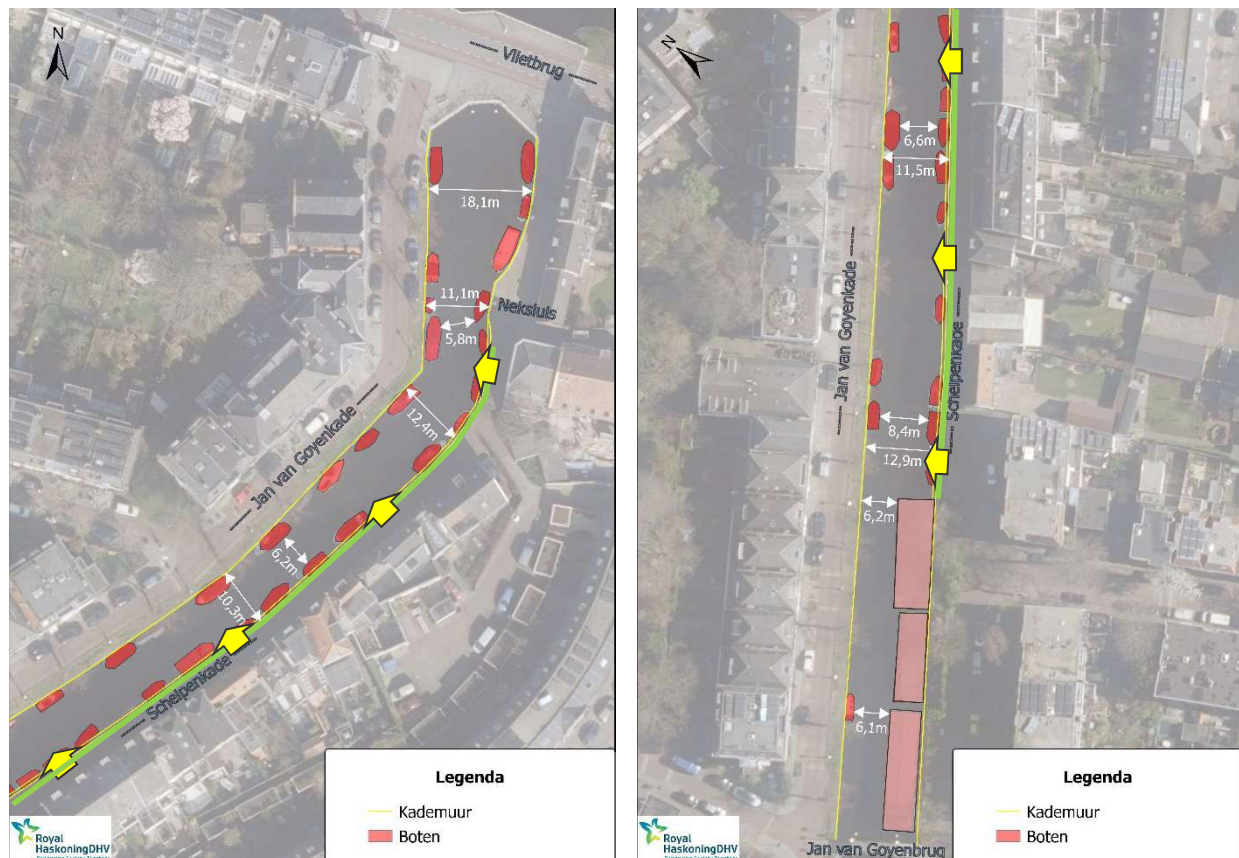
Boortype/ categorie	BRTN-klasse*	Aanbevolen breedte vaarweg:	Minimum doorvaartbreedte bij bestaande kunstwerken:
Grote sloep/ Kleine motorboot	E	10 meter	4 meter
Kleine sloepen	F	8 meter	4 meter

Op basis van de waarnemingen uit de praktijk en de bevinding dat de doorstroming voldoende is, kan worden gesteld dat een nautische ruimte van 6 meter breed ook in een toekomstige situatie voldoende is voor de afwikkeling van tweerichtingsverkeer in de Vliet, hierbij wordt opgemerkt dat er tevens delen behoren te zijn waar meer breedte beschikbaar is, zodat er extra gelegenheid bestaat voor het wachten en/of uitwijken. In de nieuwe situatie dienen versmallingen met minder dan 6 meter vrije nautische breedte voorkomen te worden.

3 Analyse toekomstige situatie

3.1 Geplande aanpassingen

De Schelpenkade wordt in verband met instortingsgevaar gerenoveerd. De renovatie houdt in dat er een nieuwe damwand wordt geplaatst, direct vóór de bestaande kade. Deze aanpassing zorgt voor een netto versmalling van de vaarweg van 0,9 meter over het grootste gedeelte van het beschouwde vaarwater, zie onderstaande weergave.



Figuur 6: Het deel van de kade dat wordt gerenoveerd is met groen aangeduid. De nieuwe kade komt 0,9 meter de bestaande vaarweg in, zoals aangegeven met de gele pijlen.

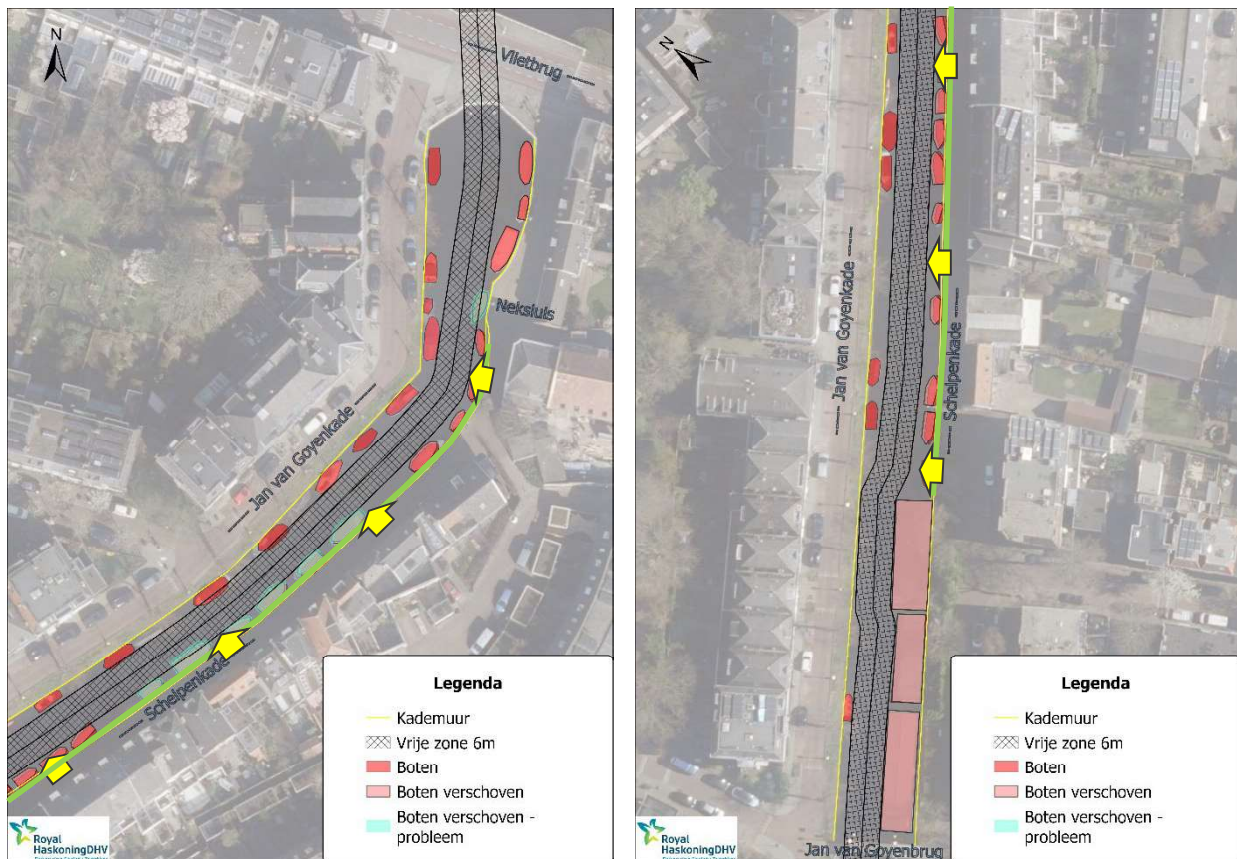
Ter plaatse van de woonboten wordt de vaarweg niet versmald, de woonboten zullen op de huidige plaats blijven liggen in de toekomstige situatie. De versmalling eindigt bij het sluishoofd van de voormalige sluis, waardoor de vaarwegbreedte hier niet verder wordt versmald.

De nieuwe kade zal in principe worden voorzien van afmeervoorzieningen, zoals de huidige kade ook is voorzien van afmeervoorzieningen (ringen, bolders).

3.2 Impact op de doorvaarbaarheid

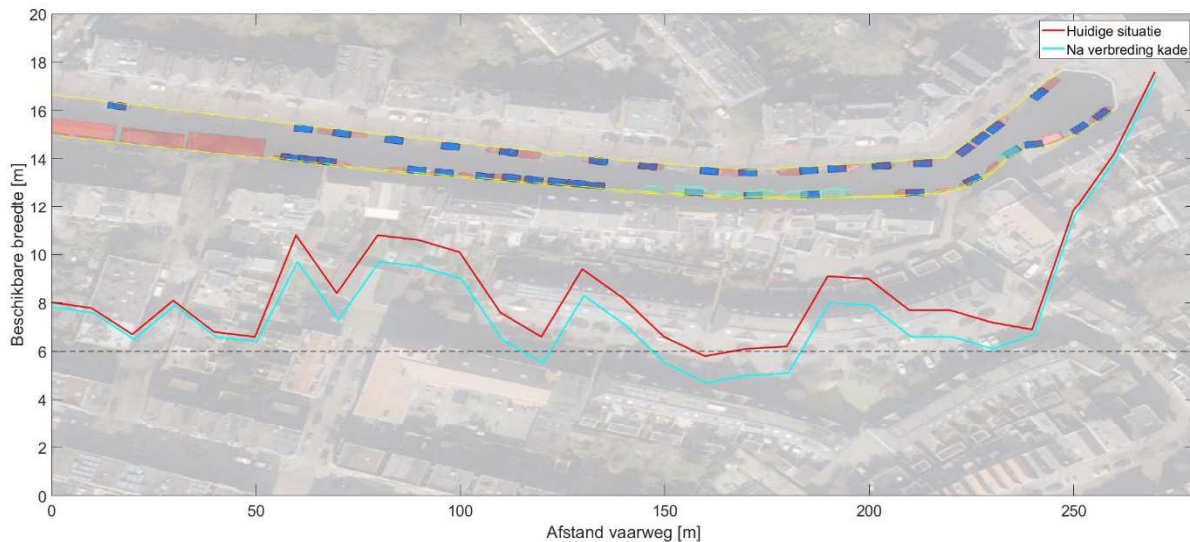
De verplaatsing van de kade zorgt ervoor dat de ligplaatsen opschuiven richting de vaarweg, met een versmalling van de vaarweg tot gevolg. In onderstaande figuur is de benodigde nautische ruimte afgezet tegen het huidige beeld van afgemeerde boten.

In de figuur is ook een vaarstrook van 6 meter breed aangegeven, wat voldoende is voor voldoende vlot en veilige doorstroming van het vaarverkeer.



Figuur 7: Intekening van een 6m brede vaarruimte door het traject. De afgemeerde boten welke de ruimte beperken, zijn aangegeven.

In onderstaande figuur is de beschikbare nautische ruimte in de situatie na verbreding van de kade afgezet tegen de beschikbare breedte in de bestaande situatie.



Figuur 8: Beschikbare nautische breedte over het traject, in de bestaande situatie, en de situatie na verbreding van de kade.

Uit de figuren is op te maken dat er hoofdzakelijk één deel van het traject te weinig ruimte biedt (beschikbare ruimte $5\text{m} < \text{minimaal benodigde ruimte van } 6\text{m}$). Ook ter hoogte van de Neksluis bestaat te weinig ruimte. Naar onze expertinschatting is deze ruimte onvoldoende om in voldoende doorstroming te voorzien. Er ontstaat een groter risico op opstoppingen, frustratie op het water en incidenten. Deze inschatting is gebaseerd op de bevinding dat het fysiek nauwelijks mogelijk zal zijn twee boten elkaar te laten passeren; een gemiddelde sloep is al gauw $2 - 2,5\text{m}$ breed. Ook bestaat er geen precedent voor voldoende afwikkeling, zoals dat wel bestaat voor de minimale breedte van 6m .

Wij concluderen dat de impact op de doorvaarbaarheid van de kaderenovatatie significant is. Om in de toekomstige situatie voldoende doorvaarbaarheid te behouden, zijn maatregelen nodig.

4 Maatregelen ter bevordering van de doorvaarbaarheid

4.1 Mogelijke maatregelen

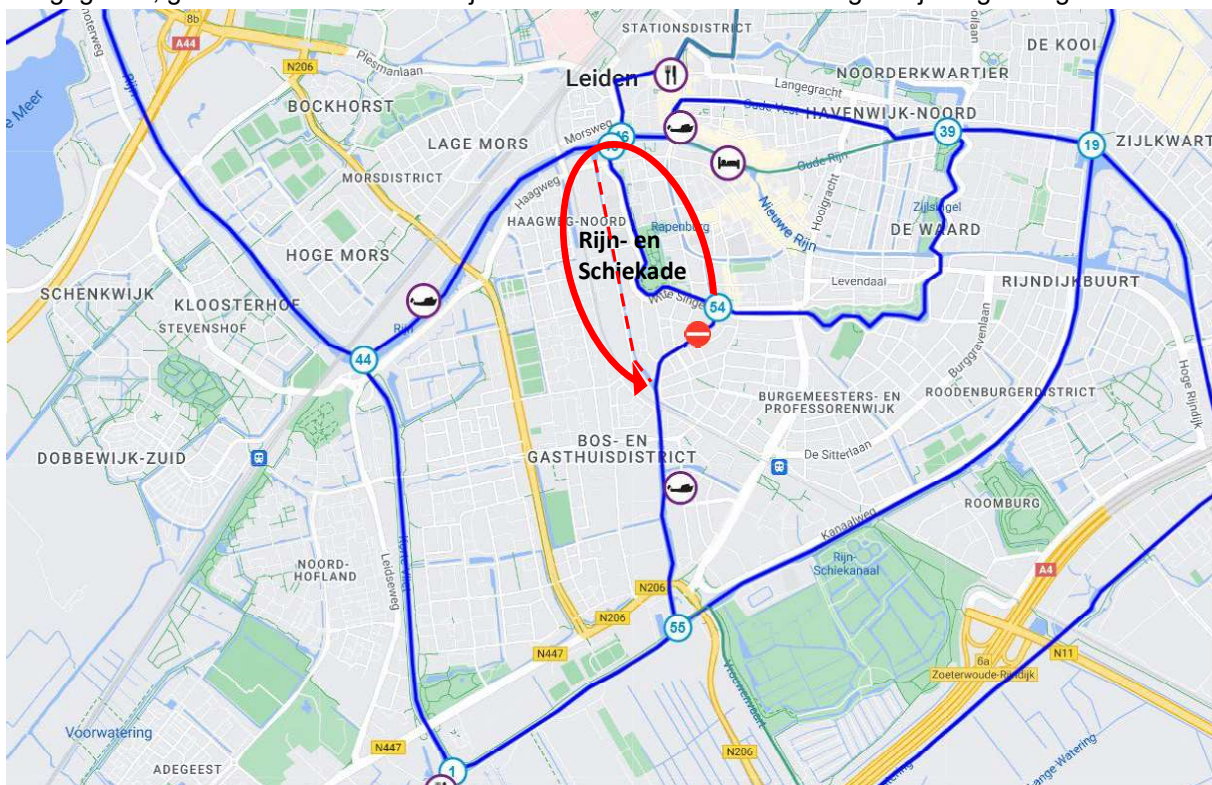
Op hoofdlijnen zijn er drie maatregeltypen die meer ruimte op het water kunnen creëren en tot voldoende doorstroming kunnen leiden:

- Herschikken van afgemeerde vaartuigen (ligplaatsvergunningen);
- Verwijdering/verplaatsing van ligplaatsen langs één of beide zijden van de vaarweg naar een locatie buiten de Vliet;
- Instellen van éénrichtingsverkeer (welke een smallere nautische breedte behoeft).

Van deze maatregelen geniet de eerste de sterke voorkeur, aangezien de impact en complicaties hiervan het kleinst zijn. Het verwijderen/verplaatsen van ligplaatsen naar locaties buiten de Vliet is zeer ongewenst, aangezien er op andere locaties ook een tekort aan ligplaatsen bestaat en booteigenaren hun boot verder van huis zullen hebben liggen of hun ligplaats verliezen.

Het instellen van éénrichtingsverkeer is een oplossing voor de (nieuwe) situatie op de Vliet, maar heeft grote gevolgen voor het grotere vaarwegennet en de routhemogelijkheden daarin. Voor zowel de doorgaande recreatievaart als de ligplaatshouders betekent het een significante omweg van ca. 2,5km (half uur) via de – eveneens op delen smalle – Rijn- en Schiekade, zie onderstaande figuur. Het verbieden van tweerichtingsverkeer op de Vliet is daarnaast in strijd met de verordening van de Provincie, welke de huidige verbinding als onderdeel ziet van het recreatietoervaartnet.

In onderstaande figuur is het huidige sloepen netwerk aangegeven. In rood is de omweg globaal aangegeven, gebruikmakend van de Rijn- en Schiekade. Andere omwegen zijn nog veel groter.



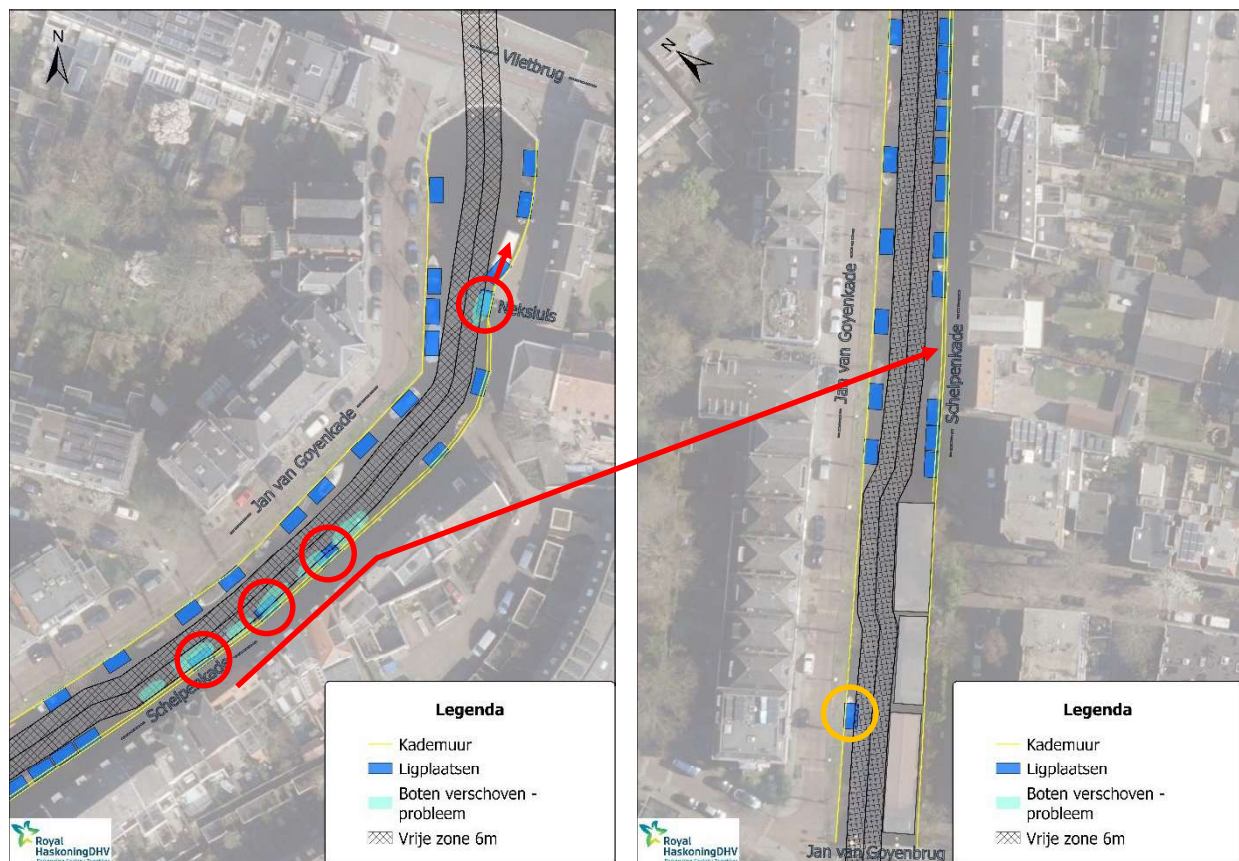
Figuur 9: Bij instelling van éénrichtingsverkeer op de Vliet, zullen gebruikers in één van de twee richtingen een flinke omweg moeten maken. De haalbaarheid van het in gebruik nemen van de Rijn- en Schiekade zijn niet nader onderzocht.

4.2 Herschikking van ligplaatsen

Uit onze analyse van bestaande vaartuigen en het overzicht van vergunde ligplaatsen blijkt dat het mogelijk is de ligplaatsen dusdanig te herschikken dat de benodigde nautische ruimte ook in de toekomstige situatie beschikbaar is.

De herschikking betreft het verplaatsen van 4 vergunde ligplaatsen, aangegeven in onderstaande figuur. Daarnaast is het mogelijk om alle vaartuigen afgemeerd op het traject te herschikken, ter optimalisatie van de beschikbare ruimte, dit betekent echter veel meer aanpassingen van bestaande ligplaatsvergunningen.

De te verplaatsen vaartuigen kunnen op een afstand van maximaal ca. 100 meter een nieuwe plaats krijgen.



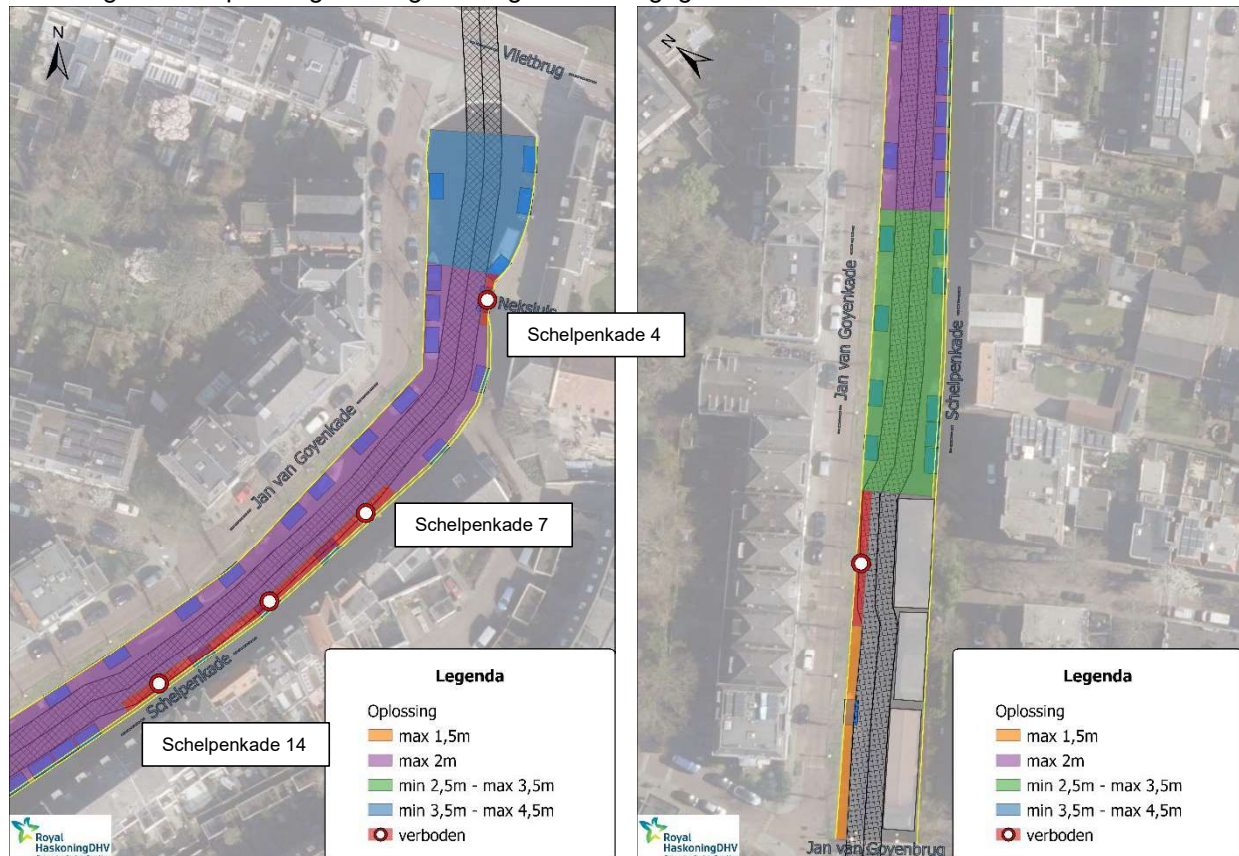
Figuur 10: Vergunde ligplaatsen en de benodigde nautische ruimte. Rood aangegeven de vergunde ligplaatsen die verplaatst kunnen worden. De oranje ligplaats kan behouden worden, gezien het kleine bootje dat hier gebruik van maakt. Een grotere (bredere) boot zou hier niet passen.

Om de benodigde ruimte ook in de praktijk en richting de toekomst vrij te houden, zijn er een aantal aanpassingen nodig:

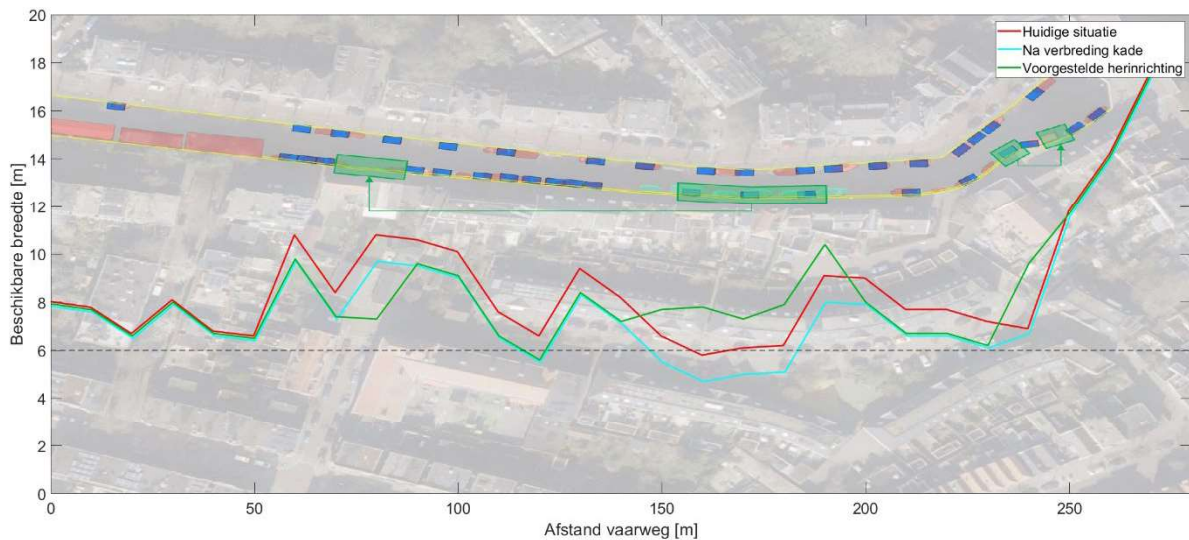
- Instellen van een afmeerverbod langs de Schelpenkade, over het kadedeel tussen huisnummer 7 en huisnummer 15.
- Instellen van een afmeerverbod op het voormalig sluishoofd van de Neksluis, ter hoogte van Schelpenkade 4.

- Instellen van een afmeerverbod tegenover de noordelijkst gelegen woonboot, welke het meest de vaarweg inkomt. Alhoewel de situatie hier niet verandert met de renovatie van de kade, is het verstandig ook hier de 6 meter vrij nautische breedte te bieden.
- Een beperking op de maximale breedte van vaartuigen op vergunde ligplaatsen over verschillende delen van het traject. Dit betekent ook dat het uitgifteproces van ligplaatsvergunningen uitgebreid dient te worden met registratie van bootafmetingen.

De voorgestelde oplossingsrichting is in Figuur 8 weergegeven:



Figuur 11: Voorgestelde oplossingsinrichting met afmeerverboden en afmetingbeperkingen (vaartuigbreedte) voor het traject.



Figuur 12: Weergave van de beschikbare nautische breedte in de huidige situatie, de situatie na verbreding van de kade, en de voorgestelde herinrichting.

Zoals uit Figuur 12 blijkt, bestaat er na herschikking van de ligplaatsen een breedteprofiel van 6 – 10 meter. Het blijkt dat, hoewel de gemiddeld beschikbare breedte afneemt, het aandeel van vaarwegdelen met een breedte van 6m afneemt ten opzichte van de huidige situatie. Daarnaast blijven er verscheidene delen over waar ruimte bestaat (meer dan 8 meter), met extra gelegenheid tot wachten of uitwijken, wanneer de nautische situatie daar om vraagt. Naar onze inschatting betreft de voorgestelde situatie daarom geen verslechtering van de bestaande situatie, en kan de huidige doorvaarbaarheid worden behouden.

Een afmeerverbod wordt over het algemeen aangeduid met scheepvaartbord A.7 ‘Verboden af te meren’, zie onderstaande figuur. Het is aanbevolen dit verbod kracht bij te zetten door afmeervoorzieningen hier te verwijderen. Ook kan periodieke controle op illegaal afmeren door handhaving helpen om dit deel van de kade vrij te houden.



“Toepassing van dit teken vindt plaats in situaties, waar de doorgaande scheepvaart hinder ondervindt van gemeerd liggende schepen. Als voorbeeld is te noemen het nemen van ligplaats nabij beweegbare bruggen, anders dan voor wachten op brugpassage. Het teken kan eveneens worden gebruikt ter markering van een gereserveerde ligplaats.”

5 Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

- De Vliet betreft, mede door het aan beide zijden afmeren van boten, een smalle vaarverbinding voor tweerichtingsverkeer. Ondanks het smalle karakter en enkele versmallingen, is de doorstroming in de huidige situatie voldoende; de vaarweg is overzichtelijk en er wordt behouden gevaren en er vinden geen incidenten plaats.
- Voor een voldoende doorvaarbaarheid is een vrije nautische breedte van 6 meter nodig. Dit is gebaseerd op de huidige situatie en de waarneming dat 6 meter nu voldoende doorvaarbaarheid biedt. Hierbij wordt opgemerkt dat dit geen continue breedte betreft, maar een minimale breedte, afgewisseld door bredere delen, welke extra gelegenheid bieden voor het wachten of uitwijken.
- In de toekomstige situatie, met behoud van de huidige ligplaatsen, is de benodigde nautische ruimte niet beschikbaar (minder dan 5 meter), wat kan leiden tot sterk verminderde doorstroming en een verhoogd risico op vertraging, frustratie van vaarweggebruikers en incidenten. Er zijn daarom maatregelen nodig om voldoende doorvaarbaarheid te behouden.
- De minst ingrijpende oplossingsrichting, met daarnaast de minste negatieve effecten, is een herschikking van ligplaatsen, binnen het deeltraject van de Vliet. Uit het onderzoek blijkt dat dit een haalbare optie is. De herschikking vergt een serie aan aanpassingen van het ligplaatsenbeleid.
- Concreet houdt deze oplossingsrichting het volgende in:
 - Verplaatsen van vier ligplaatsen (ze blijven aan de Schelpenkade, maximaal 100m verder)
 - Instellen van een afmeerverbod op een deeltraject van de Schelpenkade en aan het sluishoofd van de Neksluis, door middel van bebording en het weglaten van afmeervoorzieningen.
 - Het uitbreiden van het vergunningen uitgifteproces, door te sturen op bootafmetingen (met name de breedte).
 - Handhaving en controle kan nodig zijn om ervoor te zorgen dat het beoogde ligplaatsenplan gevolgd wordt.

5.2 Aanbevelingen voor de gemeente

De aanbevelingen borduren voort op de conclusies die hierboven zijn getrokken, en betreffen:

- **Herschikken van ligplaatsvergunningen**
Verplaatsen van 4 ligplaatsen naar een andere locatie langs de Schelpenkade. Hier kan rekening worden gehouden met de wensen van de booteigenaar (bijvoorbeeld de afstand tot de woning).
- **Instellen van een lokaal afmeerverbod**
Op de aangegeven delen dient in de voorgestelde oplossingsrichting niet afgemeerd te worden. Het afmeerverbod kan worden ingesteld met behulp van bebording, aanpassing van het ligplaatsenplan van de gemeente en het weglaten van afmeervoorzieningen. In sommige locaties wordt ook een soort verbodslint toegepast.
- **Aanpassing van het ligplaatsenbeleid**
Voor een uitgifte van ligplaatsvergunningen, passend bij de voorgestelde oplossingsrichting, dient rekening gehouden te worden met de afmetingen van de boot en de locatie ervan langs de vaarweg. Op verschillende delen kunnen beperkte breedtes worden toegestaan. Ook is het verstandig de ligplaatsvergunning te koppelen aan een specifieke boot en lengte, om te

voorkomen dat de booteigenaar naar een grotere boot wisselt en daarmee de benodigde nautische ruimte te veel beperkt op die locatie of dat er onvoldoende kadelenkte beschikbaar blijft.

- **Handhaving en controle**

De voorgestelde oplossingsrichting vergt een aanpassing van de huidige praktijk. Zo is het belangrijker geworden dat boten op de aangewezen ligplaats liggen, dat er niet meer illegaal wordt afgemeerd, dat er niet wordt afgemeerd aan de delen van de kade met een afmeerverbod en dat de boot op een ligplaats binnen de maximale breedtemaat valt.