

---

# Bekendmaking aan de scheepvaart

## Voorwaarden gebruik IJmond-palen

15 juli 1997/Basijn nr. 07/97

Gemeentelijk havenbedrijf

Amsterdam/Afdeling Nautische Sector

De Directeur van het Gemeentelijk Havenbedrijf te Amsterdam, tevens Rijkshavenmeester, maakt het volgende bekend:

Bij Basijn 04/96 werden de voorwaarden opgesomd verbonden aan het gebruik van de zg. IJmond-palen die zijn geslagen ten behoeve van het afmeren van zeeschepen die moeten worden gelichter. Met de voorliggende Basijn vervalt Basijn 04/96.

*Locatie palen en afmeervoorzieningen:*

De twee palen, met een onderlinge tussenruimte van 150 meter, staan aan de noordzijde van het Noorderbuitenkanaal op circa 90 meter uit de oever op de rand van de 18 meter dieptelijn.

Ten noordwesten van de westelijke paal staat een paalbok ten behoeve van de achterrossen en ten noordoosten van de oostelijke paal bevinden zich twee meerboeien voor de voortrossen.

In verband met de veiligheid en de vlotte afwikkeling van het overige scheepvaartverkeer worden hierbij de voorwaarden opgesomd die aan het gebruik van deze afmeergelegenheid zijn verbonden.

1. Een aanvraag tot gebruik van de IJmond-palen dient, in verband met de milieuvergunning en de planning, minimaal 48 uur van tevoren te worden ingediend bij het Gemeentelijk Havenbedrijf, nautische sector, regio oost te Amsterdam.

2. De IJmond-palen zijn primair bedoeld voor schepen die moeten lichten om een verdere doorvaart naar Amsterdam mogelijk te maken en die tevens beschikken over de vereiste milieuvergunning voor de uit te voeren activiteit.

3. Indien de aard van de overgeslagen lading – al dan niet in combinatie met de weersomstandigheden – onaanvaardbare (stof)overlast geeft, dienen de overslagoperaties op aangeven van de verkeersleiding onmiddellijk te worden gestaakt.

4. Schepen met vloeibare lading in bulk of ledig daarvan, maar niet ontgast of

ontdaan van schadelijke residuen, mogen geen gebruik van de IJmond-palen maken.

5. De IJmond-palen mogen, indien mogelijk, tevens gebruikt worden voor: – noodgevallen, indien de havenmeester dit noodzakelijk acht;

– schepen die, na diepgangscntrole, te diep blijken te liggen voor een veilige sluispassage;

– uitgaande schepen die schade hebben veroorzaakt aan een Rijkskunstwerk, in afwachting van de vereiste zekerheidsstelling;

– schepen die het tij moeten afwachten voor passage door de Noordersluis;

– schepen die bunkers moeten innemen. Bij het toekennen van ligplaatsprioriteit hebben schepen die moeten lichten voorrang op het gestelde in paragraaf 5.

De tijdsduur van het verblijf aan de IJmond-palen dient tot een minimum te worden beperkt.

6. De maximaal toegelaten scheepsbreedte bedraagt 45 meter. Bij schepen die deze breedte overschrijden zal toestemming tot ligplaats nemen in het bijzonder afhankelijk zijn van het verwachte aanbod van te passeren marginale schepen en van de verwachte weersomstandigheden.

7. De maximaal toegelaten diepgang bedraagt 165 decimeter.

8. In verband met de afstand van 150 meter tussen de IJmond-palen, is in principe een minimale scheeps lengte van 200 meter noodzakelijk. Indien de scheeps lengte minder dan 200 meter bedraagt, moeten de scheepstekeningen aan de havenmeester worden overlegd om te beoordelen of een veilige wijze van afmeren mogelijk is.

9. In verband met de maximale afmeergelegenheid is de maximaal toegestane scheeps lengte 285 meter.

10. Er mogen geen vaartuigen worden afgemeerd aan de zuidzijde van het afgemeerde schip.

11. Gedurende de afmeerperiode dient het schip voortdurend uit te luisteren op marifoonkanaal 61 van 'Haven IJmuiden' en dienen de voortstuwingsmiddelen voor gebruik gereed te zijn.

12. De havenmeester behoudt zich te allen tijde het recht voor om, indien

bijzondere omstandigheden dit noodzakelijk maken, van het hierboven gestelde af te wijken. Hij zal betrokkenen van een dergelijke beslissing schriftelijk en met redenen omkleed op de hoogte stellen.

*IJmuiden, 15 juli 1997.*

*De directeur van het Gemeentelijk Havenbedrijf, tevens Rijkshavenmeester, namens deze, de Havenmeester, C. Oudendijk.*