

**Onderwerp**

Schutlengte en brugbediening bij sluizen

Registratienummer

2083858

Datum

3 juli 2017

Auteur

P. Aardema

Afdeling/Bureau

INFRA

Openbaarheid

Openbaar

Portefeuillehouder

Lodders, J.

**Ter kennisname aan PS en
burgerleden****Kern mededeling:**

GS hebben ingestemd met de ontwerpbesluiten 'Aanpassing schutlengtes van provinciale sluizen' en 'Schutten met open brug'. Hiermee worden de maximale schutlengtes in lijn gebracht met de geldende veiligheidsrichtlijnen. Op deze wijze wordt de veiligheid in de sluizen vergroot, wordt de kans op aanvaarschades beperkt en wordt het risico op stremming van het weg- en vaarverkeer verminderd. Om de toegankelijkheid van Flevoland voor binnenvaartschepen zo goed mogelijk te maken, wil het college van GS laten onderzoeken of er een zogeheten aanvaarbeveiliging kan worden aangebracht in de Zuidersluis bij Almere, waardoor langere schepen gescht kunnen worden. Ook kan het schutten met open brug in sommige situaties hierin voorzien.

Mededeling:

Er is reden om op korte termijn te komen tot een aangescherpt veiligheidsbeleid bij het schutten van binnenvaartschepen in de sluiscomplexen van de provincie Flevoland. Binnenvaartschepen zijn in de loop der jaren steeds langer en breder geworden en de grootte van de sluiskolken zijn daar niet altijd op berekend. Jarenlang hebben bedieningsmedewerkers van de provincie Flevoland zo goed mogelijk maatwerk proberen te leveren aan de binnenvaart, maar die praktijk is niet meer in overeenstemming met de tegenwoordig geldende veiligheidsrichtlijnen.

Indien de geldende veiligheidsrichtlijnen van Rijkswaterstaat en het Waterschap Zuiderzeeland gevolgd worden, leidt dat tot beperkingen voor de maximale doorvaartlengtes. Eenvoudig gezegd: een aantal langere schepen zou voortaan Flevoland niet meer kunnen binnenvaren. Daardoor ontstaat er dus een spanningsveld tussen de veiligheid en economisch belang. Juist de lange schepen vormen een serieus risico voor de veiligheid, terwijl ze tegelijkertijd economisch zeer rendabel zijn.

Om te komen tot een verantwoord veiligheidsbeleid, waarbij de economische belangen zijn meegewogen, is een analyse opgesteld waarbij de huidige praktijk wordt vergeleken met de actuele veiligheidsnormen. Vanuit die analyse kan worden bekeken in hoeverre in verantwoord kan worden afgeweken van de geldende normen, om zodoende de negatieve economische doorwerking voor de binnenvaartsector te beperken. Tevens is in kaart gebracht of er mogelijkheden zijn om aanpassingen te doen aan sluiscomplexen waardoor grote binnenvaartschepen toch toegang kunnen krijgen tot de belangrijkste doorvaartroutes in Flevoland. Hierbij is een afweging gemaakt tussen het effect en de kosten van de investering die met betreffende aanpassingen gemoeid zijn.

Mededeling

Bladnummer

2

Registratienummer

2083858

Gevolgen voor scheepvaartsector

Het scheepvaartverkeer in Flevoland vindt plaats in de vaarweggebieden de Noordoostpolder en de Flevopolder. Voor beide gebieden geldt dat de grootste sluis bepaalt welke maat schip het vaarweggebied in kan varen.

Als de richtlijnen en adviezen van Rijkswaterstaat en Waterschap Zuiderzeeland strikt worden toegepast levert dat ernstige beperkingen op voor de scheepvaartsector. Vooral het toepassen van de richtlijnen van Rijkswaterstaat in combinatie met de recentste inmeetgegevens heeft tot gevolg dat de beschikbare lengte voor binnenvaartschepen vermindert. Voor de belangrijkste sluizen voor de beroepsvaart levert dit de volgende beperkingen op:

Vaarweggebied Noordoostpolder : Urkersluis: van 49,5 m naar 46,0 m (-3,5 m)

In de Noordoostpolder is door de aanwezige aanvaarbeveiliging bij de Urkersluis al een optimale situatie voor binnenvarend verkeer en zijn er feitelijk geen mogelijkheden om de effecten van de aangescherpte veiligheidsnormen (deels) te compenseren. Het eventueel realiseren van een nieuwe aanvaarbeveiliging op een van de andere sluizen in de Noordoostpolder leidt niet tot grotere schutlengten. Voor de het Vaarweggebied Noordoostpolder heeft de beperking specifiek effect op ca. vier schepen, die gemiddeld twee keer per week door dit gebied varen.

Vaarweggebied Flevopolder : Noordersluis: van 65,0 m naar 62,1 m (-2,9 m)

Zuidersluis: van 65,0 m naar 61,9 m (-3,1 m).

Deze beperkingen hebben veel impact voor het scheepvaartverkeer door de Noorder- en Zuider-sluis. Uit scheepsregistraties blijkt dat daar jaarlijks vele honderden schuttingen zijn van schepen tussen de 60 en 65 meter lengte. Met het voorstel voor het onderzoek naar de aanvaarbeveiliging in de Zuidersluis, wordt getracht de situatie in Flevoland te verbeteren in plaats van te beperken.

Daarnaast is ook gekeken naar de praktische uitwerking van de richtlijnen van Rijkswaterstaat. Daaruit komt naar voren dat het verantwoord is om de door Rijkswaterstaat gehanteerde normen beperkt aan te passen. De beroepsschippers die gebruikmaken van de sluizen in Flevoland, zijn goed bekend met de regels en de beschikbare ruimte in de sluiskolken. Daardoor kan bij alle sluiscomplexen nog een "winst" van 1 meter worden geboekt.

Een andere mogelijkheid om de schutlengte te verruimen is het schutten met open brug op meer plaatsen toe te staan. Naast de bestaande veilige bedieningsprocedure, zijn de overlast voor wegverkeer en de bereikbaarheid voor hulpdiensten de twee aspecten die bepalend zijn voor het toelaten van deze lange schutprocedure. Om de overlast voor het wegverkeer zoveel mogelijk te beperken wordt voorgesteld om alleen buiten de bloktijden (7.00-9.00 uur en 15.00 en 19.00 uur op werkdagen) met open brug te schutten. Ten aanzien van de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt voorgesteld de Noordersluis niet met open brug te schutten. De eis blijft gehandhaafd dat ervoor het schutten met open brug een aanvaarbeveiliging aanwezig is in de vorm van een aanvaarbeveiliging (Urk) of een drempel (bij schutting laag-hoog). Hierdoor is het risico op het stuk varen van de gesloten deuren geborgd.

Bijlagen

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)
Ontwerpbesluiten 'Aanpassing schutlengtes van provinciale sluizen' en 'Schutten met open brug'	2078831	Ja
Samenvatting Schutlengten en brugbediening	2076100	Ja
Overzicht vaarweggebieden en sluizen Flevoland	2087414	Ja

Mededeling

Bladnummer

3

Registratienummer

2083858

Ter inzage in de leeskamer

Naam bijlage:	eDocs nummer:	Openbaar in de zin van de WOB (ja/nee aangeven)

**Ontwerpbesluit Aanpassing schutlengtes en breedtes van provinciale sluizen
(edocs 2078084)**

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

Overwegende dat:

binnenvaartschepen in de loop der jaren steeds langer en breder zijn geworden en de grootte van de sluiskolken zijn daar niet altijd op berekend;

de bedieningsmedewerkers van de provincie Flevoland er naar streven om bij het schutten zoveel mogelijk rekening te houden met de afmetingen van de binnenvaartschepen;

deze praktijk echter niet meer in overeenstemming is met de tegenwoordig geldende veiligheidsrichtlijnen;

er feitelijk ongewenste veiligheidsrisico's zijn ontstaan en de kans op schade aan sluiscomplexen en binnenvaartschepen door de zeer geringe afstanden tussen schip, kadewal en deuren;

deze risico's kunnen leiden tot stremmingen van vaarwegen en wegen en daarmee ook de doorstroming van het verkeer kan worden verhinderd;

het door de krappe afstandsmarges voor schippers en bedieningsmedewerkers soms onmogelijk is om een goede inschatting van de situatie te maken;

een verantwoorde en veilige maatvoering van sluiskolken en schepen noodzakelijk is;

voor een dergelijke maatvoering de richtlijnen 2011 Rijkswaterstaat als basis zijn genomen;

de richtlijnen 2011 van Rijkswaterstaat qua maatvoering rekeninghouden met het type sluizen binnen de provincie Flevoland;

er gekeken is naar een praktische uitwerking van de richtlijnen 2011 van Rijkswaterstaat;

daaruit naar voren is gekomen dat het verantwoord is om de door Rijkswaterstaat gehanteerde normen beperkt aan te passen;

het Waterschap Zuiderzeeland richtlijnen hanteert voor haar dijklichamen

toepassing van de richtlijnen van Rijkswaterstaat en Waterschap Zuiderzeeland tot gevolg heeft dat de beschikbare lengte in de sluiskolken voor binnenvaartschepen vermindert;

BESLUITEN:

tot de volgende maximale schutlengte voor provinciale sluizen:

Object	Ligging Sluis	Schutrichting	Maximale schutlengte conform nieuw beleid	Vershil ten opzichte van bestaande situatie	Maximale schut breedte conform nieuw beleid	Vershil ten opzichte van bestaande situatie
Vaargebied Noordoostpolder						
Urkersluis	buitensluis	Beide	47,00 m	-2,50 m	6,70 m	-0,10 m
Friese Sluis	buitensluis	Buiten>innen	38,30 m	-0,70 m	6,70 m	-0,10 m
		Binnen>buiten	46,80 m	-2,70 m		
Voorstersluis	buitensluis	Buiten>innen	38,70 m	-0,30 m	6,70 m	-0,10 m
		Binnen>buiten	47,30 m	-2,20 m		
Marknessersluis	tussensluis	Beide	48,00 m	-1,50 m	6,70 m	-0,10 m
Vaargebied Flevopolder						
Kampersluis	tussensluis	Beide	67,00 m	+5,00 m	7,10 m	-0,25 m
Ketelsluis	buitensluis	Buiten>innen	42,60 m	+0,60 m	6,40 m	-0,20 m
		Binnen>buiten	53,40 m	+11,00 m		
Larsersluis	recreatiesluis	Beide	20,10 m	+0,10 m	4,70 m	-0,10 m
Blauwe Dromer	recreatiesluis	Beide	19,50 m	-0,50 m	4,70 m	-0,10 m
Noordersluis	buitensluis	Beide	63,10 m	-1,90 m	8,20 m	0,00 m
Zuidersluis	buitensluis	Buiten>innen	62,90 m	-2,10 m	8,20 m	0,00 m
		Binnen>buiten 1)	67,00 m	+2,00 m		
Vaartsluis	tussensluis	Beide	63,00 m	-2,00 m	8,20 m	0,00 m

1) Na realisatie van een aanvaarbeveiliging, tot die tijd geldt 62,90 m.

**Ontwerpbesluit Schutten met open brug
(edocs 2078084)**

Gedeputeerde Staten van Flevoland,

Overwegende dat:

het schutten met open brug de schutlengte kan vergroten voor de scheepvaart;

het schutten met open brug momenteel niet uniform is geregeld;

het uitvoeren van deze complexere schutting is geborgd door een veilig bedienproces;

een schutting met open brug langer duurt dan een gewone brugopening en daarmee het wegverkeer langer moet wachten;

het gaat om een beperkt aantal schuttingen met open brug ten opzichte van het totaal aantal schuttingen;

er een behoefte aan is voor de beroepsvaart;

door het hanteren van bloktijden (7.00-9.00 uur en 15.00 en 19.00 uur op werkdagen) de overlast voor het wegverkeer wordt beperkt;

in verband met de ligging van een woonwijk achter de Noordersluis, een lange brugopening niet is gewenst vanwege de toegankelijkheid van hulpdiensten;

het naar binnen varen van een buitensluis met geopende brug alleen veilig is met een aanvaarbeveiliging;

BESLUITEN:

Toe te staan dat sluizen met open brug worden geschut mits aan de volgende voorwaarden wordt voldaan:

1. Voor het naar binnen varen van een buitensluis (hoog-laag) dient een aanvaarbeveiliging te zijn aangebracht;
2. Het schutten met open brug vindt plaats buiten de bloktijden;
3. Er een aanvaardbare situatie is ten aanzien van de bereikbaarheid door hulpdiensten en de afwikkeling van het verkeer (bijvoorbeeld bij ontsluiting van woonwijken).
4. De Noordersluis wordt op basis van lid 3 niet met open brug geschut, vanwege de bereikbaarheid van hulpdiensten en de gewenste ontsluiting van de nabij gelegen woonwijk.



Registratienummer:
2076100

Datum

23 juni 2017

Aan

GS/PS

Afdeling

Infra

Van

H. van Heerde

Doorkiesnummer

0320-265552

Betreft

Samenvatting analyse schutlengte en brugbediening bij sluizen

Afschrift

Opmerkingen

Inleiding

Er is reden om op korte termijn te komen tot een aangescherpt veiligheidsbeleid bij het schutten van binnenvaartschepen in de sluiscomplexen van de provincie Flevoland. Binnenvaartschepen zijn in de loop der jaren steeds langer en breder geworden en de grootte van de sluiskolken zijn daar niet altijd op berekend. Jarenlang hebben bedieningsmedewerkers van de provincie Flevoland zo goed mogelijk maatwerk proberen te leveren aan de binnenvaart, maar die praktijk is niet meer in overeenstemming met de tegenwoordig geldende veiligheidsrichtlijnen.

Indien de geldende veiligheidsrichtlijnen van Rijkswaterstaat en het Waterschap Zuiderzeeland gevolgd worden, leidt dat tot beperkingen voor de maximale doorvaartlengtes. Eenvoudig gezegd: een aantal langere schepen zou voortaan Flevoland niet meer kunnen binnenvaren. Daardoor ontstaat er dus een spanningsveld tussen de veiligheid en economisch belang. Juist de lange schepen vormen een serieus risico voor de veiligheid, terwijl ze tegelijkertijd economisch zeer rendabel zijn.

Om te komen tot een verantwoord veiligheidsbeleid, waarbij de economische belangen zijn meegewogen, is een analyse opgesteld waarbij de huidige praktijk wordt vergeleken met de actuele veiligheidsnormen. Vanuit die analyse kan worden bekeken in hoeverre in verantwoord kan worden afgeweken van de geldende normen, om zodoende de negatieve economische doorwerking voor de binnenvaartsector te beperken. Tevens is in kaart gebracht of er mogelijkheden zijn om aanpassingen te doen aan sluiscomplexen waardoor grote binnenvaartschepen toch toegang kunnen krijgen tot de belangrijkste doorvaartroutes in Flevoland. Hierbij zal een afweging gemaakt moeten worden tussen het effect en de kosten van de investering die met betreffende aanpassingen gemoeid zijn.

Veiligheidsrisico's

Veiligheidsrisico's in sluiscomplexen komen voor bij een aantal situaties:

1. Onduidelijkheid over maatvoering

Voor een veilige doorvaart door een sluis, is het van belang dat er duidelijkheid is over de grootte van de sluiskolk, bij zowel bedieningsmedewerkers als schippers. Daarom zijn recent alle sluiskolken ingemeten. Door de inmeting is nu precies bekend wat de maximale lengte is. Tevens is gemeten wat de feitelijke breedte van een sluiskolk is. Indien toch schepen worden toegelaten die te lang of te breed zijn, neemt het risico op schade aan het sluiscomplex en op calamiteiten toe.

2. Het schutten met open brug

Omdat er al langer behoefte bestaat om langere schepen te schutten, is de praktijk ontstaan van schutten met open brug. Hiermee wordt de lengte van de sluiskolk met circa 10 meter verlengd. Praktisch nadeel hiervan is dat het wegverkeer relatief lang (15 tot 20 minuten) de brug niet kan passeren. Indien een schip door een calamiteit bij het binnenvaren onvoldoende

afremt en tegen de binnendeuren vaart, kan een open verbinding met het buitenwater (Markermeer, IJsselmeer, randmeer) ontstaan, waardoor water ongehinderd het lager gelegen polderland binnen kan stromen. Om dit risico te vermijden kan een aanvaarbeveiliging worden aangebracht bij de deuren aan de binnenzijde van de sluis. Indien bij het binnenvaren van de polder de brug gesloten blijft, dan dient deze gesloten brug in feite als aanvaarbeveiliging die voorkomt dat schepen tegen de binnendeur van de sluis kunnen varen; bij schutten met open brug is een aanvaarbeveiliging dus niet aanwezig. Momenteel is zo'n aanvaarbeveiliging alleen bij de Urkersluis aangebracht.

Voor uitvarend scheepvaartverkeer kan schutten met open sluis zonder veiligheidsrisico's plaatsvinden, omdat bij de deuren aan de buitenzijde altijd een aanvaarbeveiliging is aangebracht in de vorm van een drempel waar schepen bij polderpeil niet overheen kunnen varen.

Veiligheidsnormen

Voor de veiligheid bij het schutten van schepen is een tweetal normen van belang. Allereerst heeft het waterschap Zuiderzeeland in 2006 de provincie dringend geadviseerd het schutten met open brug niet toe te staan indien er geen aanvaarbeveiliging is aangebracht. Dat advies is door de provincie overgenomen.

Waar het gaat om de maatvoering van sluiskolken en schepen gelden sinds 2011 richtlijnen van Rijkswaterstaat, die speciaal bedoeld zijn voor het type sluizen van de provincie Flevoland. Uit analyse is naar voren gekomen dat de provincie Flevoland niet altijd conform deze richtlijnen werkt, wat zou kunnen leiden tot calamiteiten, verminderde beschikbaarheid van bruggen en sluizen en tot aansprakelijkheidsstelling van de provincie. En wat voorop staat: er komen feitelijk ongewenste veiligheidsrisico's en kans op schade aan sluiscomplexen voor, omdat schepen de afstanden tussen schip en kadewal en deuren zeer klein is. De krappe marges maken het voor schippers en bedieningsmedewerkers soms onmogelijk om een goede inschatting van de situatie te maken.

Gevolgen voor scheepvaartsector

Het scheepvaartverkeer in Flevoland vindt plaats in de vaarweggebieden de Noordoostpolder en de Flevopolder (zie bijlage 1). Voor beide gebieden geldt dat de grootste sluis bepaalt welke maat schip het vaarweggebied in kan varen.

Als de richtlijnen en adviezen van Rijkswaterstaat en Waterschap Zuiderzeeland strikt worden toegepast levert dat beperkingen op voor de scheepvaartsector. Vooral het toepassen van de richtlijnen van Rijkswaterstaat in combinatie met de recentste inmeetgegevens heeft tot gevolg dat de beschikbare lengte voor binnenvaartschepen vermindert. Voor de belangrijkste sluizen voor de beroepsvaart levert dit de volgende beperkingen op:

Vaarweggebied Noordoostpolder: Urkersluis: van 49,5 m naar 46,0 m (-3,5 m)

Bij de Urkersluis is door de aanwezige aanvaarbeveiliging al een optimale situatie voor binnenvarend verkeer en zijn er feitelijk geen mogelijkheden om de effecten van de aangescherpte veiligheidsnormen (deels) te compenseren. Het eventueel realiseren van een nieuwe aanvaarbeveiliging op een van de andere sluizen in de Noordoostpolder leidt niet tot grotere schutlengten. Voor het vaarweggebied Noordoostpolder heeft de beperking specifiek effect op ca. vier schepen, die gemiddeld twee keer per week door dit gebied varen.

Vaarweggebied Flevopolder : Noordersluis: van 65,0 m naar 62,0 m (-3,0 m)

Zuidersluis: van 65,0 m naar 62,0 m (-3,0 m).

Deze beperkingen hebben veel impact voor het scheepvaartverkeer door de Noorder- en Zuidersluis. Uit scheepsregistraties blijkt dat daar jaarlijks vele honderden schuttingen zijn van schepen tussen de 60 en 65 meter lengte. Met het voorstel voor het onderzoek naar de aanvaarbeveiliging in de Zuidersluis, wordt getracht de situatie in Flevoland te verbeteren in plaats van te beperken.

Mogelijkheden tot optimalisering

Om te komen tot een goede afweging tussen veiligheid en economisch belang, is onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de beperkingen die optreden door toepassing van de richtlijnen van Rijkswaterstaat, te compenseren. Hierbij is gekeken naar de drie sluizen die het meest van belang zijn voor de beroepsvaart in Flevoland.

Het is natuurlijk mogelijk de sluiskolken te vergroten of een brug te verplaatsen naar een plek buiten de sluiskolk. Echter, deze twee maatregelen zijn complex en vragen een investering van vele miljoenen euro's. Een veel beperktere maatregel is het aanbrengen van een aanvaarbeveiliging in de Zuiderluis, waardoor op deze locatie bij Almere het schutten met open brug veilig kan plaatsvinden. Een eerste kostenindicatie wijst uit dat hiervoor een bedrag van ca. 350.000 euro nodig is. Schepen kunnen dan Zuidelijk Flevoland binnenvaren en via de Lage Vaart doorvaren richting Lelystad. Bijkomend voordeel is dat hiermee schepen tot een lengte van 67 meter kunnen worden toegelaten (een winst van 2 meter ten opzichte van nu), waardoor er juist betere faciliteiten voor de beroepsvaart ontstaan, in plaats van slechtere.

Een vergelijkbare maatregel bij de Noordersluis bij Lelystad is niet realistisch, omdat de brug richting Lelystad-Haven dan te vaak en te lang zou openstaan, waardoor er verkeersopstoppen zouden ontstaan van en naar Lelystad-Haven en Lelystad-Haven onvoldoende goed bereikbaar wordt voor hulpdiensten.

Bij de Urkersluis is door de aanwezige aanvaarbeveiliging al een optimale situatie voor binnenvarend verkeer en zijn er in de Noordoostpolder feitelijk geen mogelijkheden om de effecten van de aangescherpte veiligheidsnormen (deels) te compenseren.

Daarnaast is gekeken naar de praktische uitwerking van de richtlijnen van Rijkswaterstaat. Daaruit komt naar voren dat het verantwoord is om de door Rijkswaterstaat gehanteerde normen beperkt aan te passen. De beroepsschippers die gebruikmaken van de sluizen in Flevoland, zijn goed bekend met de regels en de beschikbare ruimte in de sluiskolken. Daardoor kan bij alle sluiscomplexen nog een "winst" van 1 meter worden geboekt.

Een andere mogelijkheid om de schutlengte te verruimen is het schutten met open brug op meer plaatsen toe te staan. Naast de bestaande veilige bedieningsprocedure, zijn de overlast voor wegverkeer en de bereikbaarheid voor hulpdiensten de twee aspecten die bepalend zijn voor het toelaten van deze lange schutprocedure. Om de overlast voor het wegverkeer zoveel mogelijk te beperken wordt voorgesteld om alleen buiten de bloktijden (7.00-9.00 uur en 15.00 en 19.00 uur op werkdagen) met open brug te schutten. Ten aanzien van de bereikbaarheid voor hulpdiensten wordt voorgesteld de Noordersluis niet met open brug te schutten. De eis blijft gehandhaafd dat ervoor het schutten met open brug een aanvaarbeveiliging aanwezig is in de vorm van een aanvaarbeveiliging (Urk) of een drempel (bij schutting laag-hoog). Hierdoor is het risico op het stuk varen van de gesloten deuren geborgd.

Conclusies en aanbevelingen

De provincie vindt het van belang dat de veiligheid in de provinciale sluiscomplexen goed moet worden geborgd. Bijkomend wil de provincie de kans op aansprakelijkstelling van de provincie bij calamiteiten verkleinen. Voorts is het van belangen zo goed mogelijk voorkomen dat er bij het schutten schade ontstaat aan provinciale sluiscomplexen wat kan leiden tot verminderde beschikbaarheid van de bruggen en sluizen voor weg- en scheepvaartverkeer, wat potentieel tot grote economische schade kan leiden (zie bijvoorbeeld de sluis bij Grave). Daarom wordt voorgesteld om nieuwe maxima te stellen aan schutlengtes, die gebaseerd zijn op de aangepaste veiligheidsrichtlijnen van Rijkswaterstaat uit 2011.

Concreet betekent dat:

- dat GS een ontwerpbesluit publiceert om de schutlengtes van de sluizen conform onderstaande tabel aan te gaan passen.

Object	Schutrichting	Maximale schutlengte conform nieuw beleid	Verschil ten opzichte van bestaande situatie
Urkersluis	Beide	47,00 m	-2,50 m
Friese Sluis	Buiten>binnen	38,30 m	-0,70 m
	Binnen>buiten	46,80 m	-2,70 m
Voorstersluis	Buiten>binnen	38,70 m	-0,30 m
	Binnen>buiten	47,30 m	-2,20 m
Marknessersluis	Beide	48,00 m	-1,50 m
Kampersluis	Beide	67,00 m	+5,00 m
Ketelsluis	Buiten>binnen	42,60 m	+0,60 m
	Binnen>buiten	53,49 m	+11,00 m
Larsersluis	Beide	20,10 m	+0,10 m
Blauwe Dromer	Beide	19,50 m	-0,50 m
Noordersluis	Beide	63,10 m	-1,90 m
Zuidersluis	Buiten>binnen	62,90 m	-2,10 m
	Binnen>buiten	67,00 m	+2,00 m
Vaartsluis	Beide	63,00 m	-2,00 m

- GS dit ontwerpbesluit openstelt voor het indienen van zienswijzen, zodat het college van GS maximaal inzicht verkrijgt over de economische belangen die worden geraakt.
- In een nader GS voorstel, de zienswijzen overwegende, een definitief besluit neemt over de aanpassing van de schutlengtes.

Gezien het huidige veelvuldige gebruik van de Zuidersluis en Noordersluis door schepen met een lengte van 60-65 meter is het plausibel om nader onderzoek te doen naar de mogelijkheid om de Zuidersluis uit te rusten met een aanvaarbeveiliging, waardoor het mogelijk wordt om schepen tot een lengte van 67 meter ingang te geven tot Zuidelijk Flevoland. Dat onderzoek zou een goede prijsindicatie voor deze maatregel moeten opleveren en ook duidelijk moeten maken of deze maatregel economisch nut heeft (heeft de scheepvaartsector hier behoefte aan?) en inpasbaar is in de omgeving (met name of de beschikbaarheid van de brug over de Zuidersluis voor wegverkeer voldoende blijft, ook op langere termijn).



➤ Buitensluis
➤ Binnensluis