

Implementatie Nieuwe scheepvaartroutering op de Noordzee

Per 1 augustus 2013 00.00 UTC (02.00 lokale tijd) verandert de gehele routestructuur voor de Hollandse kust ingrijpend. De basis van de huidige routestructuur kwam in de jaren '60 tot stand. Sindsdien is het scheepvaartverkeer en het gebruik van de Noordzee voor andere doeleinden flink toegenomen. Dit maakt een aanpassing van de routes nodig.

Scheepvaartverkeer veiliger, havens beter bereikbaar

De Nederlandse Noordzee is een van de drukst bevaren zeeën ter wereld. Ook wordt de Noordzee steeds intensiever gebruikt voor, onder andere, het opwekken van windenergie (windmolenparken), natuurbescherming, visserij, olie- en gaswinning en zandwinning. De aanpassing van de routes is nodig om de veiligheid van het scheepvaartverkeer te waarborgen, bereikbaarheid van de havens te verbeteren en de ruimte op de Noordzee efficiënter te gebruiken.

Wat verandert er?

De wijzigingen vinden plaats in de Nederlandse Exclusieve Economische Zone (EEZ) tussen de Belgische grens en Den Helder. De belangrijkste wijzigingen zijn:

- in het aanloopgebied naar IJmuiden komt, net zoals bij Rotterdam al het geval is, een verkeersscheidingsstelsel (VSS, traffic separation systems (TSS)). Hierdoor heeft het scheepvaartverkeer in tegengestelde richting ieder een eigen vaarweg
- de routes komen verder uit de kust te liggen
- de routes kruisen elkaar minder vaak
- ankergebieden worden verschoven of opgeheven
- de ruimte rondom objecten (platforms e.d.) wordt anders ingericht
- er komen 'areas to be avoided' en precautionary areas

Routeringsmaatregelen

De scheepvaartroutes op de Noordzee zijn vastgelegd met diverse internationaal vastgestelde routeringsmaatregelen, zoals verkeersscheidingsstelsels (traffic separation systems), aanbevolen routes (recommended routes), te vermijden gebieden (areas to be avoided) en voorzorgsgebieden (precautionary areas).

Verkeersscheidingsstelsels (VSS)

Verkeersscheidingsstelsels zijn het belangrijkste instrument om het scheepvaartverkeer in goede banen te leiden en zijn bedoeld om een zo homogeen mogelijke verkeersstroom te realiseren. Bij een verkeersscheidingsstelsel heeft het scheepvaartverkeer in tegengestelde richting ieder een eigen vaarweg. Dit principe wordt toegepast in drukke zeegebieden en zorgt voor minder kruisende bewegingen en daarmee voor een overzichtelijker en veiliger verkeersbeeld. De verbindende lijnen tussen verkeersscheidingsstelsels vormen een routestructuur die door het merendeel van de schepen gevolgd wordt. In de praktijk maken voornamelijk grote schepen graag gebruik van een VSS omdat het stelsel van VSS een veilige structuur geeft aan hun zeereis.

Verkeersscheidingsstelsels zijn minder geschikt voor kleine recreatievaartuigen.

De Noordzee is niet op alle plaatsen even diep en schepen met een grote diepgang kunnen daardoor niet alle routes bevaren. Daarom is een deel van de verkeersscheidingsstelsels gesitueerd op de plaats waar de Noordzee voor deze schepen diep genoeg is. Dit zijn **diepwaterroutes**. Deze routes zijn geschikt voor schepen met een grote diepgang.

Te vermijden gebieden en voorzorgsgebieden

In te vermijden gebieden (*Areas to be avoided*) mag niet meer gevaren worden omdat daar bijvoorbeeld een munitiestortplaats aanwezig is. Rondom objecten zoals boorplatformen en

windmolenparken is meestal een veiligheidszone (*Safety zone*) ingesteld. Ook hierin mag niet gevaren worden.

Vorzorgsgebieden (*precautionary areas*) zijn ingesteld op drukke kruisingen of op kruisingen met grote, geulgebonden schepen die niet (gemakkelijk) kunnen uitwijken. Het nadrukkelijke advies is om in deze voorzorgsgebieden voorzichtig te navigeren.

Aanpassing routes goed voorbereid

Het veranderen van de routes heeft Rijkswaterstaat zorgvuldig voorbereid met gebruikers van de Noordzee, zoals vergunninghouders van windmolenparken op zee en de havenbedrijven Rotterdam en Amsterdam. Ook de Kustwacht, de Dienst der Hydrografie, het Loodswezen, reders, visserij- en mijnbouworganisaties zijn betrokken bij de aanpassingen. In nauw overleg is een plan opgesteld dat op 28 november werd goedgekeurd door de IMO (International Maritime Organisation), de internationale organisatie die aanpassingen in scheepvaartroutes beoordeelt en goedkeurt.

Invoering

Het omzetten van de oude situatie naar de nieuwe is een complexe operatie die in enkele dagen moet gebeuren. In de komende maanden wordt gewerkt aan het aanpassen van de zeekaarten, het opstellen van een plan voor het verleggen van de betonnen en aan maatregelen om de veiligheid tijdens de overgangperiode te waarborgen. En belangrijk, alle gebruikers van de Noordzee (nationaal en internationaal) moeten geïnformeerd worden.

Bij het verplaatsen van de scheepvaartroutes en het informeren van het scheepvaartverkeer zijn, naast Rijkswaterstaat, de volgende partijen betrokken:

- Havenbedrijf Rotterdam
- Haven Amsterdam
- Dienst der Hydrografie
- Kustwacht

Hinder en maatregelen

Het scheepvaartverkeer ontvangt vanaf april 2013 regelmatig berichten waarin geattendeerd wordt op de nieuwe routes. Scheepvaartverkeer wordt geacht, én nadrukkelijk geadviseerd, de berichten via de gebruikelijke kanalen goed te volgen. De berichten zijn terug ook te vinden op de websites van:

- Dienst der Hydrografie (www.hydro.nl)
- de United Kingdom Hydrographic Office (www.ukho.gov.uk)

Op 30 en 31 juli en 1 augustus verlegt Rijkswaterstaat de boeien. Het scheepvaartverkeer kan ongehinderd doorvaren. Tijdens het verleggen van de boeien op 30 en 31 juli blijven de oude vaartroutes van kracht. Op verschillende manieren waarborgen we de veiligheid tijdens de overgangperiode. Zo wordt voorafgaand en tijdens het verplaatsen van de boeien wordt het scheepvaartverkeer geïnformeerd door navigatieberichten en Berichten aan Zeevarenden (BAZ).

Extra beschikbaarheid ETV en VTS

Vanaf 31 juli tot een paar dagen na het van kracht worden van de nieuwe routes, worden extra schepen (Emergency Towing Vessels (ETV)) en Vessel Traffic Services (VTS) ingezet om het verkeer op zee te begeleiden en indien noodzakelijk, te hulp te schieten. Ook staan een vliegtuig van de kustwacht, een helikopter en de Arca (uitgerust met bestrijdingsmiddelen) stand-by om te assisteren.

Advies aan de vaarweggebruiker

Het is de verantwoordelijkheid van iedere gezagvoerder om de meest recente (en bijgewerkte) zeekaart aan boord paraat te hebben en voor en tijdens de reis de berichtgeving aan de scheepvaart te volgen. De nieuwe zeekaarten en digitale kaarten (ENC's Electronic Navigational

Charts) worden half juni 2013 gepubliceerd en zijn via de gebruikelijke kanalen, reders, agenten en online abonnementen, te verkrijgen.

Zie ook de website <http://www.defensie.nl/marine/hydrografie/verkoop/>

Belangrijke data op een rij

- april 2013: eerste berichten aan de scheepvaart met vooraankondigingen van aanpassingen en beschikbaarheid nieuwe zeekaarten
- tussen 30 mei - 15 juni 2013: nieuwe zeekaarten beschikbaar
- vanaf 15 juni: dagelijks navigatieberichten en Berichten aan Zeevarenden (BAZ)
- 30 en 31 juli en 1 augustus: verleggen boeien (betonning) op de Noordzee
- 1 augustus 2013 - 00.00 uur UTC (02.00 uur LT): invoering nieuwe routes

Nuttige websites en bronnen

- Dienst der Hydrografie (BAZ), www.hydro.nl
- United Kingdom Hydrographic Office (UKHO), www.ukho.gov.uk
- Havenbedrijf Rotterdam, www.portofrotterdam.nl
- Haven Amsterdam, www.portofamsterdam.nl
- Kustwacht, www.kustwacht.nl
- Vaarweginformatie, www.vaarweginformatie.nl
- Noordzeeloket, www.noordzeeloket.nl
- Varen doe je samen, www.varendoejesamen.nl
- De internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (ofwel COLREGS) zijn te vinden op www.wetten.overheid.nl

Meer informatie

Kijk voor meer informatie over de aanpassing van routes op:

www.rijkswaterstaat.nl/nieuwescheepvaartroutes. Het internationale scheepvaartverkeer vindt meer informatie op www.rws.nl/newshippingroutes.

Rijkswaterstaat beheert en ontwikkelt in opdracht van de minister en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu het nationale netwerk van wegen en vaarwegen. Rijkswaterstaat werkt aan droge voeten, voldoende en schoon drinkwater, vlot en veilig verkeer over wegen en water en betrouwbare en bruikbare informatie. Een vlotte en veilige bereikbaarheid van mainports is een van de prioriteiten voor de komende jaren.

Extra informatie over vaarregels en tips en advies voor de recreatieve vaarweggebruikers

Wanneer gebruik je een verkeersscheidingsstelsel?

Schepen zijn in het algemeen niet verplicht om een verkeersscheidingsstelsel (VSS, Traffic Separation System (TSS)) te gebruiken. Varen schepen eenmaal binnen een verkeersscheidingsstelsel dan zijn zij verplicht zich aan de regels te houden die gelden in een verkeersscheidingsstelsel.

In de buurt van kustverkeerszones (Inshore Traffic Zone (ITZ)) geldt echter een bijzondere bepaling. Als er nabij of in de kustverkeerszone een verkeersscheidingsstelsel aanwezig is, dan moeten schepen van 20 meter of langer van het verkeersscheidingsstelsel gebruik maken. Dit geldt niet voor bestemmingsverkeer, zeilschepen en vissersschepen korter dan 20 meter, zij zijn in dit geval niet verplicht om van het verkeersscheidingsstelsel gebruik te maken. Hierdoor wordt nabij de kust voor vaartuigen korter dan 20 meter en voor de visserij en recreatievaart een rustige en veilige situatie gecreëerd.

Welke regels gelden in een verkeersscheidingsstelsel?

In en rond een verkeersscheidingsstelsel gelden diverse regels (Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (BVA), The international regulations for preventing collisions at sea 1972), we noemen de belangrijkste:

- Schepen moeten zich binnen het verkeersscheidingsstelsel houden aan de aangegeven vaarrichtingen en de ruimte binnen de aangegeven vaarbanen.
- Schepen mogen zich niet in de separatiezones tussen de verkeersbanen begeven, behalve in geval van nood. Vissende schepen zijn hiervan uitgezonderd.
- Het oversteken van een verkeersscheidingsstelsel moet zo haaks mogelijk (zonder correctie voor wind en stroom). Dit maakt de vaartijd door het stelsel zo kort mogelijk en kan geen twijfel ontstaan over de bedoeling van het kruisende vaartuig.
- Schepen die niet van plan zijn een verkeersscheidingsstelsel te gebruiken, moeten zo ver mogelijk van een verkeersbaan van een verkeersscheidingsstelsel vandaan blijven.
- In een verkeersscheidingsstelsel hebben (grote) motorvaartuigen voorrang; vaartuigen korter dan 20 meter en zeilschepen mogen de veilige doorgang van motor-aangedreven vaartuigen niet hinderen.
- Het volledige Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee kan worden geraadpleegd op de website wetten.overheid.nl onder de volgende link: http://wetten.overheid.nl/BWBV0001014/geldigheidsdatum_18-03-2013#

Tips en advies aan de recreatieve vaarweggebruiker m.b.t. de nieuwe routing

- Recreatievaartuigen wordt geadviseerd om verkeersscheidingsstelsel te vermijden. Overigens mogen recreatievaartuigen wel in verkeersscheidingsstelsel varen zolang ze grote, motor-aangedreven schepen niet hinderen, ze moeten daarbij zoveel mogelijk de stuurboordzijde van de vaarbaan aanhouden. Nadeel is dat de grote schepen 4 à 5 x sneller varen dan een pleziervaartuig. De kans bestaat dat een groot schip een recreatievaartuig 'over het hoofd' ziet. Door gebruik van automatisch identificatie systeem (AIS) kan de kans daarop verkleind worden. Het varen in een verkeersscheidingsstelsel is voor vaartuigen kleiner dan 20 meter, zeilschepen en vaartuigen die bezig zijn met vissen nooit een verplichting.
- Door de nieuwe scheepvaartrouthering zijn de zones voor het kustverkeer (Inshore Traffic Zone (ITZ)) langs de kust groter geworden. Dit is gunstiger voor de pleziervaart want in principe mag hier naast schepen dan 20 meter, zeilschepen en schepen die bezig zijn met vissen alleen 'bestemmingsverkeer' komen. Hierdoor wordt het in het kustverkeerszones rustiger voor de pleziervaart en kunnen kleine vaartuigen verder de kust uit zeilen voordat ze grote schepen tegen komen.

- Let goed op bij het kruisen van een verkeersbaan van een verkeersscheidingsstelsel. De oversteek moet verplicht haaks op het verkeersscheidingsstelsel zijn (zonder correctie voor stroom en wind), omdat de schepen die de verkeersbaan volgen het overstekende schip anders als 'tegenligger' kunnen zien. Pleziervaart die de verkeersbaan over wil steken mag schepen die verkeersbaan volgen niet zomaar hinderen.
Zeeschepen varen gemiddeld 4 à 5x zo snel als een gemiddeld plezierjacht, de snelheden en afstanden worden vaak verkeerd ingeschat. Probeer als pleziervaartuig nooit voor een groot schip over te steken!
- Omdat er meer verkeersscheidingsstelsels tussen Texel en de Belgische grens op de Noordzee zijn bijgekomen, betekent dit dat er meer obstakels zijn waar een haakse oversteek geldt. Hiermee moet bij tochtvoorbereiding en tochtuitvoering rekening worden gehouden. Zeker bij zeilwedstrijden (waarbij je geen motor mag gebruiken) betekent dit bij ongunstige wind dat een stukje verkeersbaan moet worden opgezocht waar een haakse oversteek mogelijk is.
- Bij de Maasgeul is een oversteekpunt voor de recreatievaart. Door de recente verbreding van de Maasgeul is deze oversteek langer geworden. In de zeekaart is de oversteek niet gewijzigd aangezien het begin- en eindpunt niet gewijzigd is.

Algemene tips en advies aan de recreatieve vaarweggebruiker

- Het is de verantwoordelijkheid van iedere schipper of zeiler om de meest recente bijgewerkte zeekaart (1800-serie) aan boord paraat te hebben en zich goed voor de bereiden op de tocht.
- Print voor vertrek nog een zogenaamde P- en T-lijst met daarin de voorlopige (P) en tijdelijke (T) berichten. Daarin staan zaken aangekondigd als: seismisch onderzoek, schietoefeningen, het tijdelijk weghalen of plaatsen van markering en tijdelijke gebieden.
- Check voor vertrek de Berichten aan Zeevarenden van de Dienst der Hydrografie.
- Rond vast objecten, bijvoorbeeld boorplatforms en windmolenparken, geldt een verboden gebied van 500 meter, een zogenaamde veiligheidszone (safety zone). Scheepvaart mag niet in dit gebied komen. Voorkom elk misverstand en vaar ruim om deze gebieden heen.
- Een ankergebied is een aanbevolen plaats op zee waar schepen mogen ankeren. Het is met coördinaten begrensd op de zeekaart. Je mag hier als pleziervaart doorheen varen, maar houd rekening met stilliggende en langzaam manoeuvrerende schepen.
- Wees zichtbaar, gebruik een radarreflector. Gebruik bij voorkeur op zee ook een AIS transponder.
- Vraag bij twijfel over routes en maatregelen via de marifoon begeleiding van de Kustwacht of de havendienst.
- Kijk voor meer vaartips en regels op www.varendoejesamen.nl en download de brochure Knooppunten langs de Noordzeekust.