



Regeling van de Minister van Infrastructuur en Milieu, van 3 juli 2013, nr. IENM/BSK-2013/40752, houdende vaststelling van een regeling met betrekking tot routeringssystemen voor schepen op volle zee voor de Nederlands kust (Regeling routerings- en meldingssystemen voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust)

De Minister van Infrastructuur en Milieu,

Gelet op artikel 2 van het Besluit routerings- en meldingssystemen voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust;

Besluit:

§ 1. Algemeen

Artikel 1. Begripsbepalingen

In deze regeling wordt verstaan onder:

- a. *MARPOL-verdrag*: het op 2 november 1973 te Londen tot stand gekomen Internationaal Verdrag ter voorkoming van verontreiniging door schepen, met protocollen en bijlagen met aanhangsels (Trb. 1975, 147), en met het op 17 februari 1978 te Londen tot stand gekomen protocol bij dat verdrag met bijlage en aanhangsels (Trb. 1978, 188);
- b. *SOLAS-verdrag*: het op 1 november 1974 te Londen tot stand gekomen Verdrag voor de beveiliging van mensenlevens op zee (Trb. 1976, 157) en de bij dat verdrag behorende bindende protocollen, aanhangsels en bijlagen;
- c. *olietankschip*: een tankschip als bedoeld in voorschrift 1.5 van bijlage I, behorend bij het MARPOL-verdrag;
- d. *chemicaliëntankschip*: een tankschip als bedoeld in voorschrift 1.16.1 van bijlage II, behorend bij het MARPOL-verdrag;
- e. *NLS-tankschip*: een tankschip als bedoeld in voorschrift 1.16.2 van bijlage II, behorend bij het MARPOL-verdrag;
- f. *gastankschip*: een tankschip als bedoeld in voorschrift 3.20 van hoofdstuk II-1 van het SOLAS-verdrag;
- g. *GT*: de maateenheid bruto-tonnage waarin de totale inhoud van een schip wordt uitgedrukt, vastgesteld overeenkomstig het op 23 juni 1969 te Londen tot stand gekomen Verdrag betreffende de meting van schepen (Trb. 1970, 122).

§ 2 Routeringssysteem Noord Hinder – Duitse Bocht

Artikel 2. Reikwijdte

Deze paragraaf is van toepassing op kapiteins van de volgende schepen:

- a. olietankschepen van 10.000 GT of meer die olie vervoeren als bedoeld in voorschrift 1 van bijlage I, behorend bij het MARPOL-verdrag;
- b. chemicaliëntankschepen van 5.000 GT of meer die schadelijke vloeistoffen in bulkladingen vervoeren, vallend of voorlopig vallend onder de categorieën X of Y, bedoeld in bijlage II, behorend bij het MARPOL-verdrag;
- c. chemicaliëntankschepen en NLS-tankschepen van 10.000 GT of meer die schadelijke vloeistoffen in bulkladingen vervoeren vallend of voorlopig vallend onder de categorie Z, bedoeld in bijlage II, behorend bij het MARPOL-verdrag;
- d. gastankschepen van 10.000 GT of groter die vloeibare gassen in bulk vervoeren.

Artikel 3. Gebruik van het routeringssysteem Noord Hinder – Duitse Bocht

1. Het routeringssysteem zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze regeling of een deel daarvan wordt gevolgd indien wordt gevaren:
 - a. van Noord Hinder naar de Baltische of Noordzeehavens van Noorwegen, Zweden, Denemarken, de Bondsrepubliek Duitsland of Nederland ten noorden van de drieënvijftigste Noorderbreedtegraad en omgekeerd;



- b. tussen Noordzeehavens van Nederland of de Bondsrepubliek Duitsland, tenzij het aangrenzende havengebieden betreft;
 - c. tussen het Verenigd Koninkrijk of continentale Noordzeehavens ten zuiden van de drieënvijftigste Noorderbreedtegraad en de Scandinavische of Baltische havens; en
 - d. tussen Noord Hinder, het Verenigd Koninkrijk of continentale Noordzeehavens ten zuiden van de drieënvijftigste Noorderbreedtegraad en laad- en losinstallaties voor olie op zee en aan de wal in het Noordzeegebied.
2. Het eerste lid, onderdeel d, is niet van toepassing indien wordt gevaren tussen havens aan de oostelijke kust van het Verenigd Koninkrijk, inclusief de Orkney en Shetland eilanden.

Artikel 4. Gedragsregels bij het gebruik van het routeringssysteem

Bij gebruikmaking van het routeringssysteem:

- a. worden de juiste verkeersbanen van de verkeersscheidingsstelsels die onderdeel zijn van het routeringssysteem gebruikt;
- b. wordt de in de zeekaarten met opengewerkte streepijlen aangegeven aanbevolen richting van de verkeersstroom in het voorzorgsgebied gevolgd; en
- c. wordt de stuurboordzijde van de diepwaterroutes die onderdeel zijn van het routeringssysteem, voor zover dit naar het oordeel van de kapitein uitvoerbaar is, gevolgd.

Artikel 5. Binnenvaren of verlaten van het routeringssysteem

Het binnenvaren of verlaten van het routeringssysteem geschiedt op het punt dat het dichtst bij de vertrek- of bestemmingshaven ligt en dat tevens zodanig is gelegen dat een veilige vaart van of naar die haven mogelijk is.

Artikel 6. Niet te bevaren zeegebied

Het zeegebied tussen het routerings-systeem en de aangrenzende kust van de Waddeneilanden wordt niet bevaren, tenzij het routeringssysteem wordt binnengevaren of verlaten.

Artikel 7. Vrijstelling

1. De schepen, bedoeld in artikel 2, die vanwege hun diepgang het zuidelijk deel van het routeringssysteem, omschreven in bijlage 1, onderdeel A en B, onder a en b, niet op veilige wijze kunnen bevaren, zijn vrijgesteld van het verplichting om dit deel van het routeringssysteem te gebruiken.
2. De schepen, bedoeld in het eerste lid, kunnen gebruik maken van de westelijke route van het in de Bekendmaking van de Minister van Verkeer en Waterstaat van 26 november 1990, nr. S/J 32.053/90 (Strct. 1990, 233) omschreven routeringssysteem ter hoogte van Friesland.
3. Indien gebruik wordt gemaakt van de route, bedoeld in het tweede lid, maakt de kapitein hiervan een aantekening in het scheepsjournaal.

§ 3 Gebieden die dienen te worden gemedan

Artikel 8

Het is kapiteins van alle schepen verboden zich te bevinden in de gebieden zoals opgenomen in bijlage 2 bij deze regeling.

§ 4 Overige bepalingen

Artikel 9. Intrekkingsbepaling

De Regeling routeringssysteem Noord Hinder- Duitse Bocht wordt ingetrokken.

Artikel 10. Inwerkingtreding

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 augustus 2013.

Artikel 11. Citeertitel

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling routerings- en meldingssysteem voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust.



Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*



BIJLAGE 1, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 3, EERSTE LID, VAN DEZE REGELING

Routeringssysteem Noord Hinder Duitse Bocht

De coördinaten zijn uitgedrukt in lengte en breedte volgens het World Geodetic System 84 (WGS 84), in graden en minuten

A. Diepwaterroute van Noord Hinder naar verkeersscheidingsstelsel 'Nabij de Bruine Bank'

De diepwaterroute, begrensd door een lijn die de volgende geografische posities verbindt:

- (1) 52°55'.70 N 003°14'.17 E
- (2) 52°09'.87 N 002°34'.92 E
- (3) 51°54'.83 N 002°33'.52 E
- (4) 52°01'.18 N 002°42'.39 E
- (5) 52°09'.53 N 002°43'.25 E
- (6) 52°54'.12 N 003°21'.92 E

B. Verkeersscheidingsstelsel 'Nabij de Bruine Bank'

a. De scheidingszone, begrensd door een lijn die de volgende geografische posities verbindt:

- (7) 53°03'.09 N 003°21'.77 E
- (8) 52°55'.06 N 003°17'.30 E
- (9) 52°54'.76 N 003°18'.79 E
- (10) 53°02'.79 N 003°23'.26 E

b. De verkeersbaan voor noordgaand verkeer, ingesteld tussen de scheidingszone, bedoeld onder a, en de lijn die de volgende geografische posities verbindt:

- (6) 52°54'.12 N 003°21'.92 E
- (11) 53°02'.15 N 003°26'.40 E

c. De verkeersbaan voor zuidgaand verkeer, ingesteld tussen de scheidingszone, bedoeld onder a, en de lijn die de volgende geografische posities verbindt:

- (12) 53°03'.73 N 003°18'.63 E
- (1) 52°55'.70 N 003°14'.17 E

C. Diepwaterroute van verkeersscheidingsstelsel 'Nabij de Bruine Bank' naar verkeersscheidingsstelsel 'West Friesland'

De diepwaterroute, begrensd door een lijn die de volgende geografische posities verbindt:

- (11) 53°02'.15 N 003°26'.40 E
- (12) 53°03'.73 N 003°18'.63 E
- (13) 53°22'.89 N 003°28'.32 E
- (14) 53°19'.84 N 003°39'.66 E

D. Verkeersscheidingsstelsel 'West Friesland'

a. De scheidingszone, begrensd door een lijn die de volgende geografische posities verbindt:

- (15) 53°42'.94 N 003°42'.04 E
- (16) 53°22'.07 N 003°31'.39 E
- (17) 53°20'.62 N 003°36'.77 E
- (18) 53°31'.07 N 003°44'.64 E
- (19) 53°46'.69 N 004°19'.92 E
- (20) 53°56'.65 N 004°35'.92 E
- (21) 53°59'.18 N 004°35'.92 E
- (22) 53°57'.55 N 004°15'.09 E

b. De verkeersbaan voor noordoostgaand verkeer, ingesteld tussen de scheidingszone, bedoeld onder a, en de lijn die de volgende geografische posities verbindt:

- (14) 53°19'.84 N 003°39'.66 E
- (23) 53°29'.95 N 003°47'.29 E
- (24) 53°45'.86 N 004°23'.24 E
- (25) 53°59'.96 N 004°45'.92 E

c. De verkeersbaan voor zuidwestgaand verkeer, ingesteld tussen de scheidingszone, bedoeld onder a, en de lijn die de volgende geografische posities verbindt:

- (26) 53°57'.16 N 004°09'.94 E
- (27) 53°43'.34 N 003°38'.73 E
- (13) 53°22'.89 N 003°28'.32 E



E. Voorzorgsgebied 'Friesland'

Het voorzorgsgebied, ingesteld direct ten noorden van het verkeersscheidingsstelsel 'West-Friesland' en begrensd door een lijn die de volgende geografische posities verbindt:

- (26) 53°57'.16 N 004°09'.94 E
- (25) 53°59'.96 N 004°45'.92 E
- (28) 54°01'.10 N 005°00'.26 E
- (29) 54°05'.55 N 004°59'.24 E
- (30) 54°02'.53 N 004°20'.84 E
- (31) 54°01'.87 N 004°08'.88 E

F. Verkeersscheidingsstelsel 'Oost Friesland'

- a. De scheidingszone, begrensd door een lijn die de volgende geografische posities verbindt:
 - (32) 54°02'.58 N 004°59'.92 E
 - (33) 54°04'.17 N 005°19'.92 E
 - (34) 54°07'.96 N 006°01'.82 E
 - (35) 54°08'.93 N 006°01'.25 E
 - (36) 54°05'.65 N 005°19'.58 E
 - (37) 54°04'.07 N 004°59'.58 E
- b. De verkeersbaan voor noordoostgaand verkeer, ingesteld tussen de scheidingszone, bedoeld onder a, en de lijn die de volgende geografische posities verbindt:
 - (28) 54°01'.10 N 005°00'.26 E
 - (38) 54°06'.06 N 006°02'.92 E
- c. De verkeersbaan voor zuidwestgaand verkeer, ingesteld tussen de scheidingszone, bedoeld onder a, en de lijn die de volgende geografische posities verbindt:
 - (39) 54°10'.86 N 006°00'.12 E
 - (40) 54°07'.13 N 005°19'.24 E
 - (29) 54°05'.55 N 004°59'.24 E



BIJLAGE 2, BEHORENDE BIJ ARTIKEL 8 VAN DEZE REGELING

De coördinaten zijn uitgedrukt in lengte en breedte volgens het World Geodetic System 84 (WGS 84), in graden en minuten

Gebieden die dienen te worden gemeden

1. Nabij IJmuiden

Het gebied dat gemeden dient te worden, bedoeld in artikel 9, wordt begrensd door een lijn die volgende geografische posities verbindt:

- (i) 52°32'.15 N 004° 04'.82 E
- (ii) 52°34'.04 N 004° 04'.82 E
- (iii) 52°34'.65 N 004° 02'.22 E
- (iv) 52° 32'.79 N 004° 02'.22 E
en terug naar (i).

2. Bij Maas Noord

Het gebied dat gemeden dient te worden, bedoeld in artikel 11, wordt begrensd door een lijn die volgende geografische posities verbindt:

- (i) 52° 15'.45 N 003° 51'.42 E
- (ii) 52° 12'.45 N 003° 51'.42 E
- (iii) 52° 12'.45 N 003° 48'.32 E
- (iv) 52° 15'.45 N 003° 48'.32 E
en terug naar (i).



TOELICHTING

Tijdens de 91^e sessie heeft de Maritieme Veiligheidscommissie van de Internationale Maritieme Organisatie (hierna: IMO) met ingang van 1 augustus 2013 nieuwe routingssystemen voor de zeescheepvaart vastgesteld voor de Noordzee. Deze nieuwe routingssystemen zijn noodzakelijk in verband met het steeds intensievere scheepvaartverkeer in combinatie met het overige gebruik van de Noordzee zoals oliewinning en het opwekken van windenergie.

De nieuwe scheepvaartroutes liggen verder van de kust en zullen elkaar minder kruisen, daarnaast zijn enkele ankerplaatsen op zee verplaatst of opgeheven en zijn veiligheidszones rond bijvoorbeeld olieplatforms herzien.

Bij deze herinrichting van de Noordzee zijn ook zogenoemde gebieden die dienen te worden gemeden (ook wel Areas to be avoided) vastgesteld in de Nederlandse exclusieve economische zone. Twee van deze gebieden betreffen munitiestortplaatsen (ter hoogte van IJmuiden en ter hoogte van Hoek van Holland) waar munitie uit de Tweede Wereldoorlog ligt. Het varen en ook ankeren boven deze stortplaatsen brengt risico's met zich. Gebleken is namelijk dat de munitie in deze gebieden geclusterd verspreid ligt over de zeebodem. Een ontploffing als gevolg van scheepvaartactiviteiten kan daarom een kettingreactie teweegbrengen van de andere munitie in de omgeving, hetgeen kan leiden tot een omvangrijke explosie. Gelet op dit risico dienen deze gebieden dan ook gemeden te worden door alle schepen, zelfs in noodsituaties.

Deze regeling bevat de gebieden die dienen te worden gemeden (artikel 8) en is gebaseerd op het Besluit routing- en meldingssystemen voor schepen in volle zee voor de Nederlandse kust. Dit besluit biedt op grond van artikel 21 van de Scheepvaartverkeerswet, een grondslag om maatregelen te treffen buiten de territoriale zee ter uitvoering van verdragen of besluiten van volkenrechtelijke organisaties welke betrekking hebben op de ordening van het scheepvaartverkeer voor de Nederlandse kust. Op grond van eerdergenoemd besluit bestond reeds een ministeriële regeling met betrekking tot het verplichte tankerroutingssysteem Noord Hinder – Duitse Bocht, de Regeling routingssysteem Noord Hinder – Duitse Bocht.

In verband met de overzichtelijkheid is er voor gekozen om de alle verplichte routingssystemen in volle zee voor de Nederlandse kust op te nemen in één ministeriële regeling. Naast de hierboven beschreven gebieden die gemeden dienen te worden zal in deze ministeriële regeling daarom ook het eerder genoemde tankerroutingssysteem Noord Hinder – Duitse Bocht worden opgenomen (artikelen 1 tot en met 7). Inhoudelijk zijn de voorschriften voor het verplichte gebruik van dat routingssysteem niet veranderd, met dien verstande dat de coördinaten van beschrijving van het routingssysteem zijn omgezet naar het tegenwoordig gebruikte coördinatenstelsel WGS 84. Voor de toelichting bij het routingssysteem Noord Hinder – Duitse Bocht zij verwezen naar eerdere publicaties met betrekking tot dat routingssysteem in de Staatscourant (Stcrt. 1997, nr. 220, Stcrt. 2005, nr. 164 en Stcrt. 2008, nr. 91). De beschrijving van het routingssysteem Noord Hinder – Duitse Bocht zoals weergegeven in coördinaten, is omwille van de leesbaarheid van deze regeling in de bijlage van deze regeling opgenomen, evenals de beschrijving van de gebieden die dienen te worden gemeden.

Deze voorschriften zullen worden gehandhaafd binnen de bestaande werkzaamheden en surveillances van de Kustwacht. Daarnaast zijn in het kader van preventie zowel de Kustwacht als Rijkswaterstaat reeds gestart met een uitgebreid communicatietraject om de internationale scheepvaart te wijzen op de aanstaande veranderingen op de Noordzee. Uiteraard wordt de nieuwe situatie ook weergegeven in de zeekaarten voor de Noordzee zoals die worden uitgegeven door de Dienst Hydrografie van het Ministerie van Defensie.

Deze regeling treedt in werking met ingang van 1 augustus 2013 overeenkomstig de besluiten van de Maritieme Veiligheidscommissie die eveneens in werking treden met ingang van 1 augustus 2013. In dat verband wordt afgeweken van het stelsel van vaste verandermomenten.

*De Minister van Infrastructuur en Milieu,
M.H. Schultz van Haegen-Maas Geesteranus.*