



Toelatingsbeleid vaarweg Eemshaven – Noordzee

Toelatingsbeleid voor bovenmaatse schepen, buitengewoon grote schepen en tankers op de Vaarweg Noordzee – Eemshaven van en naar de Eemshaven.

De Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Noord Nederland maakt het volgende bekend.

In verband met de verantwoordelijkheid voor een vlot en veilig scheepvaartverkeer op de Vaarweg Noordzee – Eemshaven v.v.,

Gelet op:

artikel 2.1 lid 1 sub c van de Waterwet, artikel 3.1 sub 1 en 2 Waterwet, artikel 3.1 Waterbesluit artikel 3 van het Tracébesluit Verruiming Vaarweg Eemshaven – Noordzee van 29 september 2014, artikel 4 van de Scheepvaartverkeerswet, artikel 1 lid 1 sub i van het Scheepvaart Reglement Eemsmonding artikel 7 lid 5 van het Verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland betreffende het gebruik en beheer van de territoriale zee van 3 tot 12 zeemijlen Verdrag inzake de Internationale Bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee, 1972, en voorts gelet op artikel 4.81 eerste lid, van de Algemene wet bestuursrecht;

is in samenspraak met het Duitse bevoegd gezag het toelatingsbeleid voor bovenmaatse schepen, buitengewoon grote schepen en tankers op de Vaarweg Noordzee – Eemshaven van en naar de Eemshaven als volgt vastgesteld.

Inhoud

1	Uitgangspunten	1
2	Scheepsafhankelijke voorwaarden	2
3	Hydrologische en meteorologische voorwaarden	2
4	Evaluatie	3
Bijlage A	De sleepbootmatrix	4
Bijlage B	De stroommatrix	5

1 Uitgangspunten

Het toelatingsbeleid sluit aan bij de inhoud en strekking van de volgende regelingen:

Het Scheepvaart Reglement Eemsmonding (SRE).
Die Schifffahrtsordnung Emsmündung (EmsSchO).
De "Plaatselijke Regelingen" (1994).
Bekanntmachung der Wasser- und Schifffahrtsdirektion Nordwest zur Schifffahrtsordnung Emsmündung (1994 und 2003).
Die Verordnung zur Einführung der Schifffahrtsordnung Emsmündung (EmsSchEV).

Definities

Tijgebonden schepen zijn:

1. Bovenmaatse schepen (SRE Art. 1, par. 1 lid g.) met een diepgang groter dan 10 meter,
2. alle buitengewoon grote schepen (Plaatselijke Regelingen, art 10.1.2)
3. alle zeegaande productentankers, bestemd voor of komend uit de Eemshaven.

Geulgebonden schepen zijn:

Schepen met een maximale breedte van 32,30 meter die vanwege hun diepgang alleen kunnen varen in de diepe vaarweg. Deze schepen worden beschouwd als schepen die door hun diepgang beperkt zijn in zijn manoeuvreerbaarheid, zoals gedefinieerd in voorschrift 3, onderdeel h, van de Internationale Bepalingen.



2 Scheepsafhankelijke voorwaarden

Randvoorwaarden tijpoort

Tijgebonden schepen dienen minimaal 24 uur voor ETA een tijpoort aan te vragen bij de bevoegde autoriteit.

Tijgebonden schepen zijn verplicht binnen de grenzen van het door de bevoegde autoriteit afgegeven tijpoort het vaarwater te bevaren.

Bij onvoorziene hydro- en meteorologische omstandigheden is in nauw overleg tussen bevoegde autoriteiten en loodsen een afwijking van het voorgeschreven tijpoort mogelijk.

Overweging gedeeltelijk tijpoort

De bevoegde autoriteit kan binnen een tijpoort een "gedeeltelijk tijpoort" aangeven indien het scheepvaartaanbod hiertoe aanleiding geeft. Deze maatregel zal alleen in hoogst uitzonderlijke gevallen worden toegepast en wordt in onderling overleg met alle betrokken partijen, waaronder de verkeersdeelnemers, door bevoegde autoriteit vastgesteld.

Het volgende wordt daarbij in overweging genomen:

- ETA Westereems verkenningston – ETA Boei 27
- Aanwezige oplopmogelijkheden:
 - Diepgang van schepen
 - Aanwezige knelpunten
 - Daadwerkelijke waterstand en bevaarbare diepte
- Berekende tijpoorten van schepen
 - berekende tijpoort voor schip van en naar Eemshaven
 - berekende tijpoort voor schip van en naar Emden

De beide bevoegde autoriteiten dienen hiertoe over adequate middelen te beschikken om tijpoorten te berekenen.

Loodsassistentie

Geulgebonden schepen dienen door twee loodsen beloodst te worden.

Sleepbootassistentie

Tijgebonden schepen moeten gebruik maken van sleepboten. Het gebruik van sleepbootassistentie wordt aan de hand van de sleepbootmatrix voorgeschreven, zie bijlage A. De bevoegde autoriteit kan, in nauw overleg met loodsen, afwijken van deze matrix indien de uitrusting van de schepen of andere omstandigheden hiertoe aanleiding geven.

Knelpunt

Nabij de bocht bij boei 11-12 kan het voorbijlopen c.q. het ontmoeten op tegengestelde koersen een onveilige situatie opleveren. Dit gedeelte wordt aangemerkt als knelpunt in het VTM. Het VTM/VTS voorziet in beheersmaatregelen.

3 Hydrologische en meteorologische voorwaarden

Zicht

Voordat de loodsreis begint wordt het zicht beoordeeld. Bij aanvang reis moet voor buitengewoon grote schepen het zicht bij Westereemsboei 1.000 meter of meer zijn. Bij teruglopend zicht of bij twijfel wordt de vaarweg pas bevaren na nauw overleg met VC de Knock.

Wanneer tijdens de reis het zicht onverwacht terugloopt wordt de reis voortgezet.

IJsgang

Wanneer tgv ijsgang de boeien opgenomen zijn, is er een Duitse "Radarberatung" loods aanwezig.

Wind

De maximale windkracht voor toelating tot de vaargeul Eemshaven-Noordzee voor buitengewoon grote schepen en zeegaande productentankers is een gemiddelde windsnelheid van 15,5 m/s constant (zonder vlagen).



Stroming

Tijgebonden schepen mogen, alleen op of rond stil van hoogwater de Eemshaven in- en uitvaren. De maximale dwarsstroom voor de Eemshaven is opgenomen in bijlage B.

De bevoegde autoriteit kan, in nauw overleg met loodsen, afwijken van deze matrix indien de uitrusting van de schepen of andere omstandigheden hiertoe aanleiding geven.

Under keel clearance

Op het gehele traject Noordzee – Eemshaven wordt de tijpoort probabilistisch berekend met een kans op bodemberoering van 0,017%.

4 Evaluatie

Onderhavig toelatingsbeleid zal regelmatig geëvalueerd worden door RWS, RLCN en GSP mede op basis van praktijkervaring. Indien nodig zal het toelatingsbeleid worden aangepast. RWS informeert de Duitse bevoegde autoriteit over aanpassingen.

Leeuwarden,

*de Hoofdingenieur Directeur Rijkswaterstaat Noord Nederland,
E. Slump*



BIJLAGE A DE SLEEPBOOTMATRIX

Tankers en Bulk carriers		
DWT (deadweight)	T≤11,0 m.	T>11,0m
Tot 50.000	i.o. loods	i.o. loods
50.000 – 80.000	2 X 56 ton ASD of 1 X 56 ton ASD + 2 X 30 ton	3 X 56 ton ASD
80.000 – 115.000	3 X 56 ton ASD	3 X 56 ton ASD
> 115.000	4 X 56 ton ASD (tot Bft 6)	4 X 56 ton ASD (tot Bft 6)



BIJLAGE B DE STROOMMATRIX

Matrix met daarin opgenomen de maximale dwarsstroom voor de Eemshaven.

Richting	Afmeting	Scheepstype	Stroom	Dwarsstroom (kts) Maximaal	Speed schip* (kts)
Invaart	T>10,0m.	S'gracht	eb	1,00	14,0
Invaart	T>10,0m.	S'gracht	vloed	1,50	14,0
Uitvaart	T>10,0m	S'gracht		Geen beperking	14,0
Invaart	T>10,0m en lengte < 200m	bulk	eb	0,75	10,0
Invaart	T>10,0m en lengte < 200m	bulk	vloed	1,00	10,0
In- en uitvaart	T > 10,0m en lengte ≥ 200m	Bulk	eb en vloed	0,50	10,0
Uitvaart	T≤10,0m en lengte ≥ 200m	bulk	eb en vloed	1,50	10,0
Uitvaart.	T>10,0m en lengte < 200m	bulk	eb en vloed	1,00	10,0
Uitvaart	T≤10,0 m. en lengte < 200m.	bulk		Geen beperking	10,0
In- en uitvaart	8,00 m< T ≤ 10,0m. lengte >160m	tanker	eb	0,75	10,0
In- en uitvaart	8,00 m< T ≤ 10,0m. lengte >160m	tanker	vloed	1,00	10,0
In- en uitvaart	T > 10,0m. Lengte>160m	tanker	eb en vloed	0,50	10,0

*) Gemiddelde snelheid in traject Westereemsboei – boei 25. Daarna 5 kts tot de pieren Eemshaven.

*) Voor tankers met een lengte kleiner dan 160,00 m. en een diepgang van 8 meter of minder zal geen tijpoort berekend worden. I.v.m. dwarsstroom voor de haven in relatie tot de risicovolle (chemicaliën en aardolieproducten) lading is er voor tankers een strengere tijpoort regime als voor de overige scheepvaart.