



# Gezamenlijke Bekendmaking

nr. 05-2019

## Bijzondere en buitennormale transporten

De Nederlandse Rijkshavenmeester Westerschelde, tevens Hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zee en Delta en de Vlaamse administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, maken bekend:

*dat* de Permanente Commissie de Gezamenlijke Bekendmaking met betrekking tot bijzondere en buitennormale transporten (GB 02-2010) door voortgaande ontwikkelingen in de scheepvaart, heeft geëvalueerd;

*dat* er een aanpassing van de regelgeving noodzakelijk is gebleken;

*dat* hierover overleg is geweest met betrokken diensten zoals de beide loodswezens;

*alsdan* worden de volgende voorschriften vastgesteld:

### Artikel 1

#### Begripsomschrijving

1. Bijzonder transport: een drijvend voorwerp dat in zodanige staat verkeert dat ernstige kans bestaat dat het bij de vaart de veiligheid van de scheepvaart in gevaar brengt of schade aan de werken veroorzaakt dan wel zinkt of lading verliest.
2. Buitennormaal transport: een transport waarvan de lengte, de breedte, de hoogte boven water, de diepgang, de manoeuvreerbaarheid en de snelheid niet verenigbaar zijn met de karakteristiek en afmetingen van de vaarweg en/of de te passeren kunstwerken.
3. Bevoegde autoriteit: de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zoals bedoeld in artikel 6 van het verdrag tussen het Koninkrijk der Nederlanden en het Vlaams Gewest inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied, bestaande uit de Nederlandse Rijkshavenmeester Westerschelde en de Vlaamse administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust.
4. Lokale bekendheid: van lokale bekendheid is sprake indien de bevoegde vaarweggebruiker in het te bevaren gebied bekend is met de aldaar heersende verkeersreglementering, de gebezigde communicatieprocedures (Marifoonblokindeling), een der - door de Permanente Commissie - vastgestelde voertalen machtig is en regelmatig het te bevaren gebied bevaart.

### Artikel 2

Bijzondere en buitennormale transporten mogen slechts varen met toestemming van de bevoegde autoriteit.

### Artikel 3

1. Aan de toestemming bedoeld in artikel 2 worden afhankelijk van het desbetreffende transport de volgende voorschriften verbonden:

#### A. Gebied: Zeewaarts gericht t.o.v. het voorzorgsgebied<sup>1</sup>

Lengte gesleept object	Min. aantal sleepboten	Min. aantal loodsen	Bijzonderheden
LOA ≤ 80m	1	1	Mag zonder loods varen als het een sleepboot betreft die geschikt is om als havensleepboot dienst te doen, met een kapitein die lokale bekendheid heeft en er geen andere sleepboten worden voorgeschreven.
LOA tussen 80m en 125m Via Wandelaar	1	1	
LOA tussen 80m en 125m Via Oostgat	2	1	<b>Voor het traject via het Oostgat:</b> 2 <sup>e</sup> sleepboot dient vast te staan vanaf / tot aan passage Westkapelle.
125 m ≥ LOA < 200m	2	1	<b>Voor het traject via het Scheur / de Wielingen:</b> 2 <sup>e</sup> sleepboot dient vast te staan vanaf / tot aan passage boeien W4-W5. <b>Voor het traject via het Oostgat:</b> Voor het gehele traject dienen 2 sleepboten vast te staan.
LOA ≥ 200m Inkomend <sup>2</sup>	3	1	Transporten dienen de route via Scheur/Wielingen te gebruiken. <b>Inkomend:</b> 2 <sup>e</sup> sleepboot vast ruim voor passage S3/S4 en 3 <sup>e</sup> sleepboot vanaf passage boeien W4-W5.
LOA ≥ 200m Uitgaand	2	1	<b>Uitgaand:</b> 2 <sup>e</sup> sleepboot vast tot aan passage boeien W4-W5. 2 <sup>e</sup> sleepboot stand-by tot tenminste passage boeien S3/S4.

<sup>1</sup> Indien het transport met een zeesleepboot naar binnenkomt, mag deze op Vlissingen Rede gewisseld worden.

<sup>2</sup> Transporten zoals bijvoorbeeld drijvende leidingen zullen individueel bekeken worden met inachtneming van artikel 3 lid 2.

B. Gebied: Voorzorgsgebied en riviergedeelte

Lengte gesleept object	Min. aantal sleepboten	Min. aantal loodsen	Bijzonderheden
LOA $\leq$ 80m	1	1	Mag zonder loods varen als het een sleepboot betreft die geschikt is om als havensleepboot dienst te doen, met een kapitein die lokale bekendheid heeft en er geen andere sleepboten worden voorgeschreven.
LOA tussen 80m en 150m	2	1	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.
LOA $\geq$ 150m tot 200m	3	1	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen. Voor het aanlopen van Vlissingen Buitenhaven, Vlissingen-Oost en de Westbuitenhaven en Braakmanhaven in Terneuzen kan een tweede loods worden voorgeschreven.
LOA $\geq$ 200m	3	2	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.

C. Gebied: Kanaal van Gent naar Terneuzen

Lengte gesleept object	Min. aantal sleepboten	Min. aantal loodsen	Bijzonderheden
LOA $\leq$ 80m	2	1	Mag zonder loods varen als het een sleepboot betreft die geschikt is om als havensleepboot dienst te doen, met een kapitein die lokale bekendheid heeft en er geen andere sleepboten worden voorgeschreven.
LOA tussen 80m en 150m	2	1	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.
LOA $\geq$ 150m	3	2	Sleepboten moeten geschikt zijn om als havensleepboot dienst te doen.

- D.    Vertrektijd uit een van de Scheldehavens  
Bij vertrek uit een van de Scheldehavens meldt een bijzonder of buitennormaal transport zich minimaal 1 uur voor vertrek aan de bevoegde autoriteit via de verkeerscentrale van dat gebied. De bevoegde autoriteit kan, indien de omstandigheden dit vereisen, afwijkende tijden opleggen.
  - E.    Zichtbeperkingen binnen de genoemde gebieden  
Voor het gehele traject dient een zicht van tenminste 1000 meter te zijn. Wordt een transport tijdens de reis door slecht zicht overvallen, dan kunnen er ad hoc-maatregelen worden genomen door de bevoegde autoriteit.
  - F.    Loodsen op afstand  
Bijzondere en buitennormale transporten zijn uitgesloten van loodsens op afstand.
  - G.    Snelheid  
Bijzondere en buitennormale transporten moeten een minimum snelheid van 6 km/u door het water kunnen varen.
2.    Afhankelijk van de omstandigheden, technische mogelijkheden dan wel de aard van het transport, kan de bevoegde autoriteit speciale en aanvullende voorschriften verbinden aan de toestemming dan wel afwijken van de voorschriften zoals genoemd in het eerste lid.

#### **Artikel 4**

De aanvraag voor toestemming zoals bedoeld in artikel 2 dient te geschieden middels de 'Checklist Transport' zoals opgenomen in bijlage 1 bij deze Bekendmaking. De aanvraag dient tenminste 72 uur voor aankomst in het beheersgebied van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit gestuurd te worden aan:

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit  
Commandoweg 50  
4381 BH Vlissingen  
T: +31 (0)88 79 80 760  
E-mail: [gna-scc@vts-scheldt.net](mailto:gna-scc@vts-scheldt.net)

Voor eenmalige bijzondere of buitennormale transporten die meer dan normale aandacht vragen, dient op aanvraag van de GNA, bijlage 2 'Checklist vooroverleg bijzondere / buitennormale transporten' van deze Bekendmaking te worden ingevuld. De aanvraag dient tenminste 14 dagen voor aankomst in het beheersgebied te zijn aangeleverd. De voorwaarden voor het transport worden vastgesteld na overleg met alle betrokken partijen.

#### **Artikel 5**

Inwerkingtreding

Deze voorschriften treden in werking met ingang van 1 december 2019 en worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad.

De Gezamenlijke Bekendmaking 02-2010 komt hierbij te vervallen.

Antwerpen, 6 november 2019

De Rijkshavenmeester Westerschelde,  
tevens Hoofdingenieur-directeur  
van Rijkswaterstaat Zee en Delta,



Ir. Th.E.J. van de Gazelle

De administrateur-generaal van het  
Agentschap voor Maritieme Dienstverlening  
en Kust,



Dr. Ir. N. Balcaen

**Toelichting:**

De afgelopen jaren heeft er ontwikkeling plaats gevonden in bijzondere en buitennormale transporten. Transporten zijn gegroeid in hun afmetingen, zowel hoogte, breedte als lengte. Ook het aantal transporten is explosief gegroeid als gevolg van diverse ontwikkelingen, zoals de bouw van windmolenparken op zee. Tevens is er een modernisatieslag geweest in de beschikbare sleepboten. Het bestaande beleid en regelgeving is met deze Gezamenlijke Bekendmaking hieraan aangepast.

Tevens wordt er nadrukkelijk op gewezen dat het voor loodsen soms gevaarlijk is om aan boord te stappen van een sleep of sleepboot, als gevolg van obstakels of het ontbreken van een deugdelijke loodsladder. Voor alle transporten geldt dat de loods zowel aan boord van de sleepboot, als aan boord van de sleep veilig aan boord moet kunnen komen. De voorschriften zijn geregeld in SOLAS regulation V/23 van de International Maritime Organization (IMO).