

INFORMATIE MELD- EN BESTELPROCES SCHIP

AUGUSTUS 2025



AUTEUR: ANDRE VAN BEEK

Voorwoord

Beste scheepsagent en/of ander geïnteresseerde,

Voor u ligt een handig hulpmiddel en naslagwerk, vooral voor degenen met weinig tot geen ervaring in het bestellen van zeeschepen bij het Haven Coördinatie Centrum (HCC).

In het verleden werden schepen telefonisch besteld, waardoor er direct contact was tussen de agent en het HCC. Met de digitalisering is dit directe contact verdwenen. De medewerkers van het HCC gaan ervan uit dat de aangeleverde gegevens, zoals de diepgang, volledig correct zijn. Vooral bij de diepgang gaat dit nog wel eens mis, wat grote (financiële) consequenties kan hebben voor u als agentschap. Ook voor de Nautische Dienstverleners (NDV) kan dit gevolgen hebben. Loodsen worden bijvoorbeeld ingepland op basis van de door u opgegeven diepgang, en niet iedere loods kan iedere diepgang aan. Daarom vragen wij scheepsagenten om specifieke aandacht voor dit onderwerp in dit boekje.

Dit document is ook waardevol voor mensen die projectmatig bezig zijn met onderwerpen die het HCC raken.

Bent u geïnteresseerd in scheepvaart en nieuwsgierig naar wat er allemaal komt kijken aan de kant van het HCC en de NDV om schepen te laten varen? Dan wensen wij u veel leesplezier.

LET OP: Omdat regel- en wetgeving tussentijds kan worden aangepast is het advies ten alle tijden de digitale versie op <https://www.portofrotterdam.com/nl/zeevaart/formulieren-en-checklists> te raadplegen voor de laatste update.

Andre van Beek
Haven Coördinatie Centrum

Heeft u op of opmerkingen, mail dan svp naar aa.beek@portofrotterdam.com

Inhoudsopgave

Inhoudsopgave	3
Inleiding:.....	6
Waarom zijn accurate gegevens zo belangrijk.....	6
Gegevens.....	7
Diepgang	7
ETA /ETD.....	9
Ligplaats & bolders.....	10
Maximale Deadweight (DWT)	11
Afmeerzijde (BB/SB).....	12
NDV (Loods/Roeiers/Sleepdiensten)	12
Loodsen:.....	12
Roeiers:	13
Sleepdiensten:.....	14
Loodsplicht:	15
PEC Trajecten (Pilot Exemption Certificate).....	17
Een nadere toelichting:	19
Hulpmiddelen/ Tools.....	20
HMR Havenkaart	20
Maritime Chart Server (MCS).....	20
Port Information Notices (PIN) en Berichten aan de Scheepvaart (BaS)	21
Weather and Tide Lite.....	22
Lange Termijn Tijpoort Viewer.....	23
Formulieren en verdere info	24
Boeien en Palen	24
Port Information Guide.....	25
Boeien en Palen (KING).....	26
Boei 26 en 27 Waalhaven:	28
Openbare ligplaatsen/bijzondere verhaalreizen/omstandigheden	29
Mistregeling	31
Vastleggen mistregeling actief:.....	32
<i>De aanleiding voor de ontwikkeling van Shore Tension:</i>	<i>38</i>
Tijpoorten.....	39
Vervolg Tijschepen	40

Geulers	41
Bestellen geul-reizen.....	42
Procedure uitgaand geulschip	43
UKC Normen (Under Keel Clearance)	44
Orders	46
Uitwisselen.....	46
Exchange with other vessel.....	46
Entry after other vessel.....	46
Regels voor handmatig bestellen van inkomende schepen bij ‘Uitwisselen met’	46
Auto-order	46
Vervolg Orders	47
LNG.....	47
Toelatingsbeleid LNG-schepen uitgaand naar zee.....	48
Nijlhaven inkomend	48
Nijlhaven uitgaand	49
Yukonhaven.....	49
MDOH	50
ISPS.....	51
Aan de grondbericht	53
Noodprocedure.....	55
Vervolg Noodprocedure.....	56
Meldplicht zeeschepen	57
Beloodsingspunten	58
Opleggen Zeeschip.....	59
Bruggen en sluizen	60
Bruggen en sluizen - Alblasserdamse Brug (Brug over de Noord).....	60
Bruggen en Sluizen - Baanhoekbrug	61
Bruggen en Sluizen – Botlekbrug	61
Bruggen en Sluizen - Dintelhavenbrug.....	62
Bruggen en Sluizen – Calandbrug	63
Bruggen en Sluizen – Dordtse Brug (Zwijndrechtse Brug)	64
Bruggen en Sluizen - Erasmusbrug.....	65
Bruggen en Sluizen - Harmsenbrug.....	66
Bruggen en Sluizen – Hartelsluis	67
Bruggen en Sluizen - Hartelbrug	68
Bruggen en Sluizen – Hollandsche IJsselkering (Algerakering)	68

Bruggen en Sluizen – Koningshavenbrug (Koninginnebrug of de Hef)	70
Bruggen en Sluizen – Papendrechtse Brug (Merwedebrug)	71
Bruggen en Sluizen - Spijkenissebrug.....	72
Bruggen en Sluizen - Suurhoffbrug	72
Maeslantkering (Stormvloedkering Nieuwe Waterweg)	73
Aanvragen HCC	74
Transporten.....	74
Breedteoverschrijding.....	75
Vervolg Breedteoverschrijding	77
Trekproef/Duwproef.....	78
Vervolg Trek/Duwproef	79
Vervolg Trek/Duwproef	80
Afmeren buiten de PET	81
Vervolg Afmeren buiten de Pet	82
Werkzaamheden (Reparaties)	82
Bevaren Oude Maas.....	83
Verven	84
Lifeboat/Freefall.....	84
DP Trials (Dynamic Positioning Trials).....	84
Trials / Proefvaart	84
DE HAVENMEESTER VAN ROTTERDAM.....	85
HCC – Organisatie	85
Inspectie:.....	87
HaMIS (HavenMeesterInformatieSysteem)	87
Verkeersposten	88
VCR (Verkeers Centrale Rotterdam)	88
VCH (Verkeers Centrale Hoek van Holland)	90
Sectoren	91
Patrouillevaartuigen.....	91
Disclaimer:.....	92
Verklarende woordenlijst	93

Inleiding:

Dit document is in eerste instantie bedoeld voor waterklerken/operators die aan het begin staan van hun carrière en nog niet zoveel ervaring hebben met het Haven Coördinatie Centrum cq het Havenbedrijf Rotterdam. In het verleden was er veel telefonisch contact tussen het HCC en de agentschappen en werden bestellingen van zeeschepen ook direct doorgesproken. Digitalisering levert vele voordelen op maar een nadeel is het verminderde contact tussen partijen.

Op het HCC merken we dat de kennis van zaken aangaande bestellingen van schepen bij vooral de jongere scheepsagenten logischerwijs wat minder aanwezig is. We beseffen dat de zaken waar wij op het HCC direct mee te maken hebben maar een klein onderdeel zijn van het totale werkpakket van een scheepsagent. Het zijn echter wel cruciale zaken die bij verkeerd aanleveren kunnen zorgen voor verstoringen zoals vertragingen en/of extra kosten. Zaken die door het verstrekken van de juiste informatie vaak kunnen worden voorkomen.

Met dit document cq naslagwerk proberen we inzicht te geven in wat voor gegevens van belang, soms van cruciaal belang, zijn voor het correct te laten verlopen van scheepsbewegingen. En vooral om het besef mee te geven waarom het aanleveren van de juiste gegevens zo belangrijk is.

Dit document heeft zijn doel bereikt als het wordt gebruikt op de kapiteinskamer als bron van informatie en om nieuwe medewerkers een handvat te geven om en het besef mee te geven dat het leveren juiste informatie cruciaal is voor het proces.

Waarom zijn accurate gegevens zo belangrijk

Om het bestelproces (inkomend, uitgaand en verhalend) zo soepel mogelijk te laten verlopen is het van groot belang dat er correcte data wordt ingevoerd bij een melding en/of bestelling.

De gegevens die de agent aanlevert zijn de gegevens waar wij op het HCC mee werken. Dus geef je 6 meter diepgang op voor een reis naar Koningin Wilhelminahaven 636, gaan wij het schip beschouwen als tijgebonden. De aangeleverde gegevens bepalen wat uiteindelijk onze beoordeling van de reis gaat worden. Dit begint al bij de melding van de reis, niet pas bij de bestelling. De gegevens die in de melding verstuurd worden, worden door ons voor juist aangenomen, aan de hand daarvan wordt er bijvoorbeeld al een tijpoort opgemaakt. Wacht dus niet met het aanleveren van de accurate gegevens tot het daadwerkelijk bestellen van het schip.

Het niet juist invoeren van gegevens kan leiden tot vertraging, extra kosten of eventueel een afbestelling.

Middels dit ondersteunende document proberen we de scheepsagent bewust te maken van het belang van het aanleveren van correcte data.

Gegevens

Diepgang

Zoals aangegeven is de diepgang die u aanlevert cruciaal voor het verdere beoordelingsproces. Het bepaalt of het schip eventueel tijgebonden is, of het geschikt is voor de opgegeven ligplaats, welke loods er aan boord komt, of het schip kan vertrekken met de opgegeven ETD enz enz. Kortom, het accuraat opgeven van de diepgang, of dit nu inkomend/uitgaand of verhalend is, voorkomt eventuele onnodige kosten en/of vertraging

Inkomende schepen

In veel gevallen krijgt het agentschap van de kapitein in een vroeg stadium alle relevante gegevens betreffende haar komst naar Rotterdam waaronder de diepgang.

Neem deze diepgang zo snel mogelijk over in de melding.

Deze diepgang is relevant omdat u dan ruim op tijd via Portbase een waarschuwing krijgt wanneer het schip tijgebonden is. Tevens komt het schip op het HCC in het overzicht tijschepen, wanneer de data voorhanden is krijgt u van ons automatisch een tijpoort toegestuurd. Let op: u blijft als agent wel altijd zelf verantwoordelijk voor het verkrijgen van een tijpoort.

Ook wordt u, wanneer dit het geval is, gewaarschuwd als het schip met de opgegeven diepgang niet geschikt is voor de ligplaats of wanneer het schip met een bepaald laag water aan de grond kan komen.

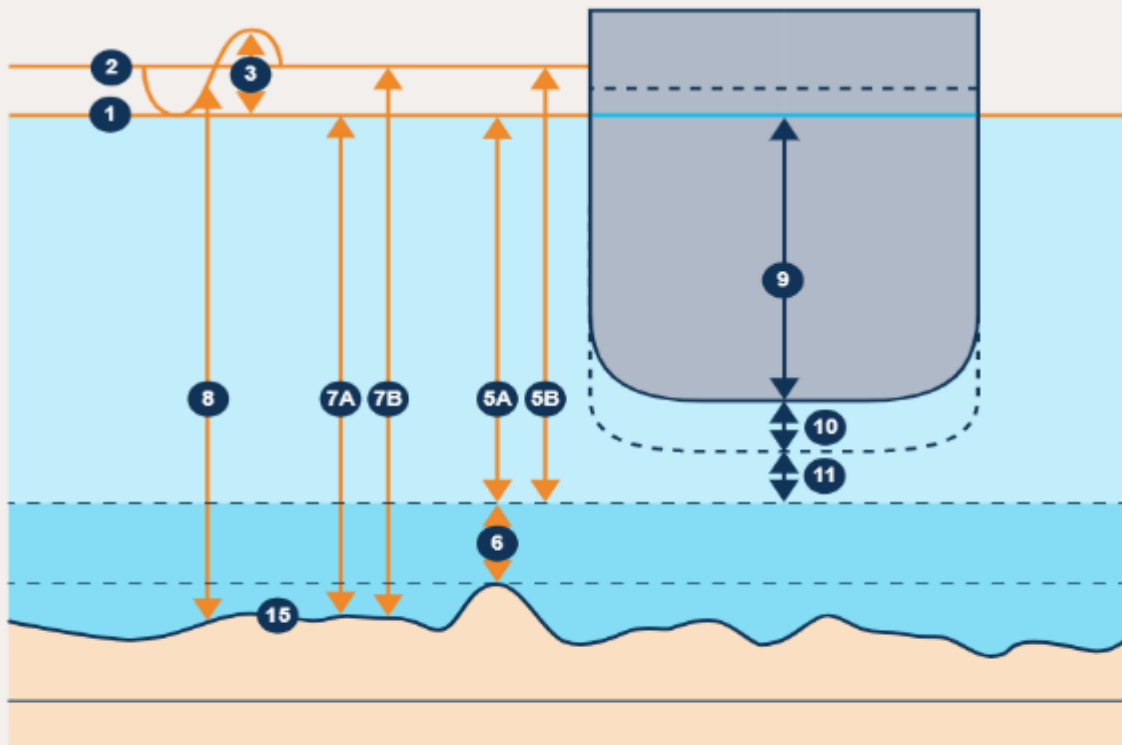
Ook voor de loods aan boord is de diepgang bepalend. Niet iedere loods is bevoegd om ieder schip te mogen doen. Een opgegeven diepgang van 10,9 in vergelijk met een daadwerkelijke diepgang van 11,1 naar de Waalhaven betekent dat er een andere loods voor ingepland moet worden. Dit kan leiden tot een overbestelling en daarmee onnodige vertraging. (tijpoort wordt gemist, ploegen staan klaar etc.)

Vergewis u dus van de correcte diepgang in een vroeg stadium (niet pas bij de bestelling maar reeds bij de melding). Dit geldt ook voor relatieve kleine diepgangverschillen naar bepaalde ligplaatsen zoals de Koningin Wilhelminahaven.

Diepgang: begrippen en betekenis

Diepte en diepgang

BEGRIPPEN EN DEFINITIES* - OPERATIONEEL (versie 1.0 - april 2015)



1 Reductievlak ALAT
(Chart Datum)

Het reductievlak is het vlak waaraan de dieptes in de (zee) kaart en de getijvoorspellingen gerefereerd worden. Dat vlak dient demate laag te liggen dat het tijdens normale meteorologische omstandigheden zelden (ongeveer 2%) minder diep zal zijn dan dat er in de zee kaarten wordt aangegeven. Dit is in Rotterdam ALAT: Approximately Lowest Astronomical Tide.

2 Reductievlak NAP

Normaal Amsterdams Peil. Dit is een gemiddeld zeeniveau. Alleen gebruikt als referentievlak in Nederland.

3 Hoogte van het getij
(Height of tide)

De verticale afstand op enig moment tussen het waterniveau en het reductievlak.

5 Nautisch gegarandeerde diepte
(Maintained depth)

5A De nautisch gegarandeerde diepte is de minimum beheerde diepte op de locatie door periodieke ladingen en baggeracties (f.o.v. ALAT).
5B De nautisch gegarandeerde diepte is de minimum beheerde diepte op de locatie door periodieke ladingen en baggeracties (f.o.v. NAP).

6 Onderhoudsmarge
(Overredge)

Een extra diepte marge gecreëerd door een baggeractie om te verzekeren dat de diepte op een bepaalde locatie nooit minder is dan de vooraf bepaalde nautisch gegarandeerde diepte tussen de twee opeenvolgende geplande bagger acties in.

7 Peiling
(Sounding)

7A Verticale afstand tussen het waterniveau ten opzichte van het reductievlak en de actuele bodemligging tijdens de meest recente peiling (f.o.v. ALAT).
7B Verticale afstand tussen het waterniveau ten opzichte van het reductievlak en de actuele bodemligging tijdens de meest recente peiling (f.o.v. NAP).

8 Diepte
(Observed depth)

Verticale afstand tussen het waterniveau en het bodemniveau op een bepaald moment.

9 Diepgang
(Draft)

De diepgang van een schip 'gemeten in zoutwater' (1.025 kg/m³).

10 Fresh Water Allowance

Diepgangvermeerdering ten gevolge van het verschil in soortelijke massa tussen zoet en zout water.

11 UKC ontwerp

De UKC die in het ontwerp wordt gebruikt om de nautische gegarandeerde diepte te berekenen voor een ligplaats.

15 Daadwerkelijke bodemligging
(Seabed)

Grondig patroon dat voortvloeit in de tijd, waar de bodem daadwerkelijk ligt. Dit is de ligging die uit een peiling volgt.

ETA /ETD

Het juist aanleveren van de verwachte aankomst of vertrektijd is van belang om op het HCC te kunnen anticiperen op eventuele drukte voor wat betreft het verkeersbeeld. Voor bijvoorbeeld het passeren van geulers (->17,40) semi geulers (->14,30) en vooral grotere schepen gelden specifieke regels voor het elkaar passeren. Hoe eerder een juiste ETA/ETD bekend is, des te eerder kan er geanticipeerd worden op eventuele opstoppen cq belemmeringen.

Tevens is bij tijschepen belangrijk om te weten wat de juiste eta/etd voor het afgeven van de juiste tijpoort. Hoe accurater de gegevens hoe eerder de juiste tijgegevens kunnen worden verstrekt.

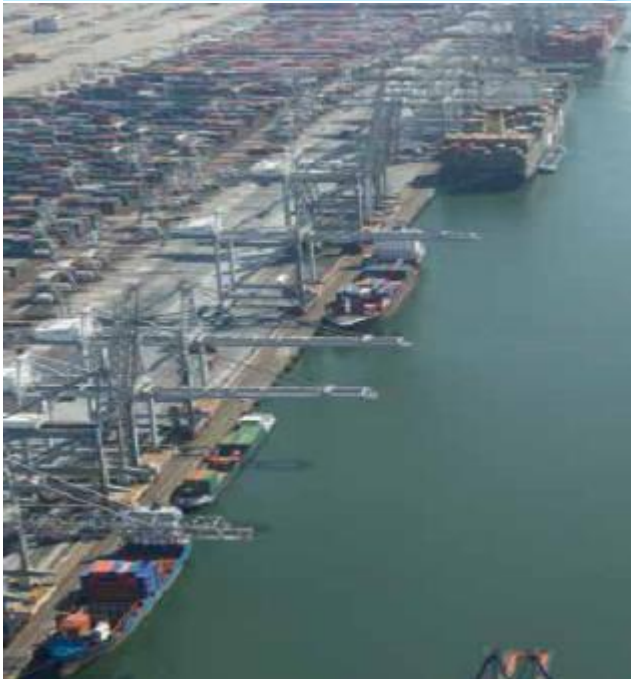
Wettelijk is bepaald dat als de eta zoals opgegeven in de melding meer dan 30 minuten afwijkt van de laatst bekende eta, deze zo snel mogelijk in het systeem moet worden aangepast.

Staatscourant van het Koninkrijk der Nederlanden:

Artikel 6 Doorgeven van wijzigingen in de gemelde gegevens

Wijzigingen in de op grond van de artikelen 2 tot en met 4 gemelde gegevens en wijzigingen van meer dan 30 minuten in de eerder gemelde aankomst- of vertrektijd worden tot het moment van aankomst onderscheidenlijk vertrek onmiddellijk doorgegeven.

Ligplaats & bolders

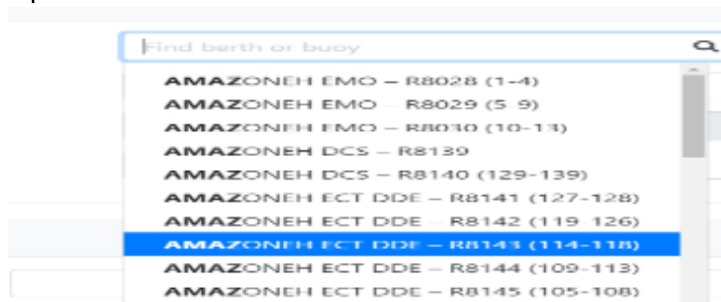


Cruciaal om reizen te kunnen beoordelen, zijn de juiste ligplaatsgegevens.

Dit geldt zowel voor een juist steigernummers als voor de juiste boldernummers. Langs een kade is de diepgang nooit gelijkmatig, om bijvoorbeeld een juiste tijpoort te kunnen verstrekken zijn de juiste boldernummers cruciaal. Maar het kan ook zo zijn dat een schip te veel diepgang heeft voor de bolders 1 tot 10 maar wel kan afmeren op 13 tot 23. Het niet juist of te laat opgeven van de boldernummers kan leiden tot vertraging, afbestelling en daarmee extra en onnodige kosten.

Probeer daarom de juiste en volledige ligplaats zo snel mogelijk in het systeem te zetten, ook bij een melding. Geef nooit zomaar een steigernummer op, het kan bepalen of een schip überhaupt naar een ligplaats toe kan. Bovendien kan op het HCC pas worden geanticipeerd op een bezette ligplaats als de juiste gegevens zijn aangeleverd.

Maak in Portbase gebruik van de koppeling oeverfrontnummer en boldernummers. Dit kan van belang zijn voor ATA.



Wees zo precies mogelijk bij het vermelden van de ligplaats, zeker ook bij een melding. De boldernummers kunnen dus in sommige gevallen bepalen of een schip tijgebonden wordt door haar diepgang.

Maximale Deadweight (DWT)

Bij sommige ligplaatsen geldt een max deadweight voor het afmeren. Wordt dat overschreden, dan dient er vooraf toestemming te zijn van de afdeling Asset Management van het HBR om het schip te laten afmeren. Er geldt dan een maximale deadweight omdat de bolders op die sterkte zijn ontworpen.



Bij twijfels kunt u in de HMR Havenkaart (www.portofrotterdam.com) nakijken of er een max dwt geldt voor de ligplaats.

Draagvermogen (deadweight tonnage, dwt) is een maat voor hoeveel massa een schip kan vervoeren. Het is de som van de gewichten van de lading, brandstof, ballastwater, drinkwater en provisie aan boord van het schip, dus gelijk aan de displacement minus het gewicht van het ledig schip. Het draagvermogen varieert met de diepgang, maar meestal wordt het draagvermogen bij de zomerdiepgang genoemd.

Afmeerzijde (BB/SB)



Wees er altijd zeker van of het schip bakboord of stuurboord moet afmeren, de consequenties bij een onjuiste keuze kunnen flink zijn. Is er geen afmeerzijde opgegeven zullen de loods en kapitein deze keuze maken.

Er hebben zich situaties voorgedaan dat schepen bakboord waren opgegeven voor de Amazonehaven en dat bij het afmeren werd doorgegeven dat ze toch stuurboord voor de kant moest. Het schip moet dan de Amazonehaven weer uit, draaien (met sleepboten) en weer de Amazonehaven in. Gevolg, ongeveer 1,5 uur vertraging, veel extra kosten en gevolgen voor andere schepen en de ploegen van de terminal.

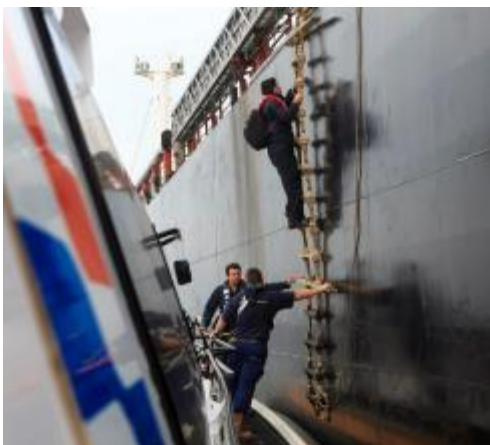
Als er al een tros naar de wal is gezet en het schip blijkt dan anders afgemeerd te moeten worden, zal er altijd een verhaalreis moeten worden opgegeven.

In sommige gevallen (bijvoorbeeld EMO Mississippihaven) kan BB of SB een verschillende tijpoort opleveren. Bij een onjuiste opgave kan dit betekenen dat het schip terug naar zee om te wachten op het juiste moment in verband de stroming in het Beergat.

NDV (Loods/Roeiers/Sleepdiensten)

Vul zo snel mogelijk in het systeem, ook bij een melding, in welke nautische dienstverleners (NDV) het schip gaat gebruiken. Let daarbij ook op de juiste sleepbootfirma. Hoe accurater deze worden ingevuld, des te beter kunnen de NDV al van tevoren gaan anticiperen op eventueel verwachte drukte.

Loodsen:



Neem telefonisch contact op met het HCC als er verzocht wordt om ontheffing van de loodsplicht.

Schepen met een lengte groter dan 75 meter zijn loodsplichtig. Uitzonderingen zijn bijvoorbeeld schepen waarbij de kapitein in het bezet is van een **RM nummer (Rijnmond nummer)**, voor dat afgegeven traject. Vul dit nummer dus altijd in als je geen loods verzoekt.

Ook schepen kleiner dan 75 meter gebezigd voor het vervoer van gevaarlijke stoffen zijn loodsplichtig. Ben je er niet zeker van of een loods verplicht is, dan neem contact op met het HCC.

Roeiers:



Op 1 januari 2023 treedt de gewijzigde Havenverordening Rotterdam in werking. Deze wijziging heeft gevolgen op uw werkzaamheden als agent.

De regels wijzigen voor roeiers die ingezet moeten worden bij aankomst en vertrek van zeeschepen. In de praktijk blijkt dat – door de formulering in de huidige Havenverordening – er onduidelijkheden zijn wanneer roeiers moeten worden ingezet. Dit is ongewenst, aangezien het gebruik van roeiers van groot belang is voor het veilig vast- en losmaken van zeeschepen.

Vanwege die veiligheid zijn de regels aangepast voor wanneer van roeiers gebruik moet worden gemaakt. De wijzigingen doen recht aan de veiligheid en efficiëntie in de haven, maar ook aan de huidige praktijk van vast- en losmaken van zeeschepen en geven duidelijkheid aan alle betrokken partijen. De wijzigingen zijn tot stand gekomen op basis van een analyse van reizen waar van roeiers gebruik werd gemaakt en door gesprekken met de Koninklijke Vereniging van Nederlandse Reders (KVNR) en de Koninklijke Roeiers Vereeniging Eendracht (KRVE).

1. Het uitgangspunt is en blijft dat zeeschepen met een lengte van meer dan 75 meter moeten worden vast- en losgemaakt door roeiers. Deze grens van 75 meter hangt samen met voorschriften voor loodsplichtige schepen die zijn opgenomen in het Loodsplichtbesluit 2021.
2. Geen roeiers hoeven te worden besteld, indien het een zeeschip betreft met een lengte van meer dan 75 meter, maar minder dan of gelijk aan 160 meter en dat op veilige wijze wordt losgemaakt door de eigen bemanning die op het moment van het losmaken van de laatste tros fysiek aan boord van het zeeschip is. (Voorbeeld: containerfeeder 145 meter die voldoet aan bovenstaande voorwaarden hoeft dan bij vertrek geen roeiers te gebruiken).
3. Geen roeiers hoeven te worden besteld, indien het een zeeschip betreft waarvan de kapitein of eerste stuurman in het bezit is van een PEC kleine zeeschepen en dat wordt vastgemaakt of wordt losgemaakt door de eigen bemanning van het zeeschip.
4. Geen roeiers hoeven te worden besteld, indien het een zeeschip betreft waarvan de kapitein of eerste stuurman in het bezit is van een tijdelijke PEC kleine zeeschepen het zeehavengebied Rotterdam-Rijnmond - Zuid-Holland-achterland en dat wordt vastgemaakt of wordt losgemaakt door de eigen bemanning van het zeeschip.

5. Geen roeiers hoeven te worden besteld, indien het een zeeschip betreft met een lengte van minder dan of gelijk aan 160 meter dat wordt losgemaakt en wordt vastgemaakt door de eigen bemanning van dat zeeschip in verband met het verhalen van het zeeschip langs één en dezelfde kade en tijdens het verhalen er geen ander afgemeerd schip wordt gepasseerd. (Voorbeeld: schip 130 mtr dat verhaald bij de RST van pl 23-29 naar 35-41 zonder om een ander schip heen te hoeven gaan, hoeft geen roeiers te gebruiken). Let op: sommige terminals kunnen bezwaar maken omdat zij niet willen dat bemanning zich op het terrein begeeft, in dat geval dient u roeiers te gebruiken.

In afwijking van het hier bovenstaande moeten er *altijd* roeiers worden besteld wanneer het een zeeschip betreft met een gevaarlijke lading, als bedoeld in artikel 1 van het Loodsplichtbesluit 2021.

Tot slot wijst de havenmeester *afmeerlocaties* (boeien en palen) aan waar het überhaupt niet veilig is om zonder het gebruik van roeiers af te meren en waar dus *altijd* het gebruik van roeiers voor zeeschepen *verplicht* is, zoals daar waar:

- trospalen gebruikt worden;
- Quick Release Hooks gebruikt worden, en;
- de terminals geen onbevoegden op het terrein willen hebben en roeiers vereisen.

Een definitieve lijst wordt zo spoedig mogelijk bekend gemaakt.

Sleepdiensten:



In sommige gevallen worden specifieke eisen gesteld aan het bestellen van sleepboten, zoals hieronder benoemd voor schepen naar de *Waalhaven*:

- Schepen met een lengte van ≥ 230 meter dienen gebruik te maken van *sleepboten met een trekkracht ≥ 27 ton*. In overleg met de loods kan op tijdstippen van kentering/stil water gebruik gemaakt worden van sleepboten met geringere trekkracht.
- Schepen met een lengte van ≥ 290 meter dienen te allen tijde gebruik te maken van *sleepboot assistentie waarbij één sleepboot een trekkracht heeft > 45 ton*.
- Het aantal sleepboten te bepalen door de loods.

Zet bij twijfel nooit 0 sleepboten in het systeem. De reis wordt dan niet zichtbaar voor de sleepdiensten en derhalve kunnen ze dan ook geen rekening houden met een eventuele afgifte van sleepboten. In zo'n geval kunnen grote vertragingen ontstaan indien bijvoorbeeld de loods toch besluit gebruik te maken van een of meerdere sleepboten.

Vul in dat geval LAB (loods aantal boten) in. Soms is het volgens de regels ook verplicht om LAB in te vullen. Neem bij twijfel contact op met het HCC.

Richtlijnen voor containerschepen *Europoort*

Inkomende Containerschepen met Loa $\geq$ 375 meter • Loods Aantal Boten

Nijlhaven:

Schepen met $L > 180$ m en < 250 m: Loods Aantal Boten met een minimum van 2 sleepboten van elk minimaal 60 ton BP.

Schepen met $L \leq 180$ m: Loods Aantal Boten met een minimum van 1 sleepboot van minimaal 45 ton BP

Vertrekkende/verhalende containerschepen met $Loa \geq 350$ meter altijd Loods Aantal Boten.

Gebruik sleepboten inkomend Yukonhaven: Loods Aantal Boten



Loodsplicht:

Loodsplicht

Rotterdam – Rijnmond

Versie LNS 1.1

Generiek vrijgestelde schepen

Artikel 3, van het loodsplichtbesluit 2021 geeft de mogelijkheid om kapiteins van de volgende categorieën zeeschepen vrij te stellen van de loodsplicht.

1. Zeeschepen met een lengte over alles tot en met 75 meter, uitgezonderd zeeschepen met gevaarlijke lading. (Hieronder worden verstaan zeeschepen, gebouwd of geschikt gemaakt en gebezigd voor het in bulk vervoeren van minerale olie, gas of chemicaliën in bulk, en geheel of gedeeltelijk daarmee geladen, dan wel leeg maar nog niet ontgast of ontdaan van hun gevaarlijke residuen).
2. Zeeschepen die de territoriale zee bevaren, zonder dat dit geschiedt ten behoeve van het aanlopen of verlaten van Rotterdam of Scheveningen.
3. Zeeschepen die de territoriale zee bevaren van of naar een plaats waar de loodsdienst aanvangt of eindigt.
4. Loodsvaartuigen die tijdens de vaart op een scheepvaartweg als zodanig worden gebruikt
5. Oorlogsschepen (apart benoemd in het Besluit uitzonderingen oorlogsschepen SVW)
6. Zeeschepen die een verplaatsing maken binnen een havenbekken zonder daarbij de hoofdvaarweg binnen het havengebied te bevaren
7. Werkschepen

Ad-hoc-loodsplicht

Artikel 15, Loodsplichtbesluit 2021 geeft de Havenmeester, als bevoegde autoriteit, de mogelijkheid om ad-hoc loodsplicht op te leggen indien er sprake is van een situatie waarbij de weersomstandigheden of

omstandigheden met betrekking tot het schip, de opvarenden, de lading, de scheepvaart of de scheepvaartweg dat noodzakelijk maken. Dit geldt voor kapiteins van zeeschepen die zijn vrijgesteld of ontheven van de loodsplicht, en het geldt voor kapiteins van zeeschepen welke categoriaal zijn vrijgesteld.

Algemene richtlijn: ad-hoc loodsplicht kan toegepast worden als:

- de ter beschikking staande manoeuvreerruimte voor het scheepvaartverkeer zodanig beperkt is dat er onveilige situaties kunnen ontstaan.
- er ingrijpende wijzigingen in het scheepvaartverkeerpatroon zijn, bijv. door calamiteiten en/of incidenten.
- er gebreken aan het schip zijn die van invloed zijn op de manoeuvreerbaarheid of betrouwbaarheid van voortstuwingsinstallatie of roerwerk, zoals een niet werkende boegschroef in combinatie met beperkte manoeuvreerruimte.
- er een belading is die goed uitzicht en overzicht bij varen of afmeren belemmert.
- er meteo omstandigheden zijn die de betrouwbaarheid van manoeuvreren nog verder kunnen doen afnemen.
- het een dokreis betreft.
- het een reis naar of van een Petroleumhaven betreft.

De Duty Officer Verkeer legt de ad-hoc loodsplicht op.

Binnenkomende loodsplichtige schepen hebben een besteltijd van 3 uur, uitgaande schepen en verhalers 2 uur.

Document Loodsplicht / PEC Trajecten

Het volledige document betreffende de loodsplicht vindt u op

- ❖ Portofrotterdam.com
 - Scheepvaart
 - Zeevaart
 - Formulieren en checklists
 - (Vrijstelling) loodsplicht

Aanvraag bevaren Oude Maas

Bijzonder transport

Gas

IMO

(vrijstelling) Loodsplicht

Informatiegids Pilotage Exemption Certificates (.pdf)

Loodsplicht Rotterdam-Rijnmond (.pdf)

[Aanvraagformulier Pilotage Exemption Certificate \(PEC\), zeehavenregio Rotterdam-Rijnmond-Scheveningen](#)

PEC Trajecten (Pilot Exemption Certificate)

Loodsplicht	Vrijgesteld van loodsplicht
Loodsvrijstelling	RM20006 
Kapitein	R. Maksimavicius

- A. Zee – Maasvlakte
- B. Zee – Brittanniëhaven
- C. Zee – Beneluxhaven
- D. Zee – Hoek van Holland
- E. Zee – Botlek
- F. Zee – Vlaardingen
- G. Zee - Schiedam
- H. Zee – Waal-/ Eemhaven
- I. Zee – Merwehaven
- J. Zee – Dordrecht
- K. Zee - Moerdijk

Tijdelijke PEC Kleine Zeeschepen zijn geldig tot 01-01-2031 en niet meer aan te vragen na 1 juli 2021.

PEC Kleine Zeeschepen is PEC zonder beperkte geldigheidsduur. Alleen voor zeeschepen die aan de volgende drie criteria voldoen:

- zeeschip met een lengte over alles van minder dan 115 meter;
- met een afstand van de kiel tot het hoogste vaste punt van ten hoogste 18 meter;
- gebruikt wordt of gebruikt zal worden in een beperkt vaargebied op zee van ten hoogste 200 mijl uit de kust.

Onduidelijkheden, opmerkingen of problemen met betrekking tot PEC's?

pec_administratie@portofrotterdam.com

LOA GEGEVENS

In het kader van het toelatingsbeleid staat de bevoegde autoriteit het loodsen op afstand uitsluitend toe aan de volgende categorieën van zeeschepen:

	<125 T < 10 IN	<125 T < 10 Uit	125 --150 T < 10 IN	>150 –160 T ≥ 9 - T<10 IN	125 – 160 T<10 Uit
Zeeschip & Zeetankschip leeg	LOA	LOA	LOA	LOA Na overleg LOA team	LOA
Zeetankschip Geladen	LOA	LOA	Nee	Nee	Nee

Roll- on- Roll- off zeeschepen met een geldig Pilotage Exemption Certificate voor de kapitein, waaraan door de bevoegde autoriteit onder artikel 15 van het Loodsplichtbesluit 2021 loodsplicht is opgelegd.

LOA-Coördinatieteam: Het coördinatieteam, bestaande uit de Duty Officer Verkeer, namens de bevoegde autoriteit, en de loodsdienstleider, namens de regionale loodsenorganisatie Rotterdam-Rijnmond

Schepen >125m en <150m zullen in de regel alleen met daglicht met de heli worden beloodst op look & see basis.

De bevoegde autoriteit verbindt aan het loodsen op afstand voor alle categorieën van zeeschepen als bedoeld in artikel 3 de volgende aanvullende voorwaarden:

- het beloodsen van het zeeschip kan niet per helikopter worden uitgevoerd;
- met het zeeschip is adequate communicatie of informatie uitwisseling mogelijk en
- loodsen op afstand kan voor de bemanning, de loods en de omgeving veilig worden toegepast.

In het geval van een aangepaste loodsdienst (zie nadere toelichting) kan het juist invullen van de loa gegevens bepalen of een schip wel of niet naar binnen kan komen of naar buiten kan gaan.

Deze gegevens kunnen dus cruciaal zijn.

Het valt aan te bevelen om deze gegevens standaard in te vullen, ook bij een niet aangepaste loodsdienst.

Klik op de "i-tjes" in PCS bij de imo loa velden voor een verdere toelichting. Vul nooit zomaar iets in, dit kan leiden tot vertraging en kosten!

Aangepaste loodsdienst geldt niet voor verhalende schepen.

Een nadere toelichting:

Er wordt een onderscheid gemaakt tussen "aangepast voor klein" (amended for small vessels), schepen tot 125 meter en "aangepast voor alles" (amended for all vessels). Het aanpassen van de loodsdienst (voorheen staken van de loodsdienst) gebeurt bij slechte weersomstandigheden. Het is dan niet zozeer de wind die hiervoor zorgt maar de golfhoogte op zee. Bij een golfhoogte vanaf ongeveer 2,3 meter wordt het aangepast voor klein, bij een golfhoogte vanaf ongeveer 3,2 meter wordt het aangepast voor alles. Het is op dat moment niet meer veilig voor loodsen om op zee op of af te stappen op de loodsboot. Beloodsing gebeurt dan eventueel ter hoogte van de Berghaven (dus niet op zee maar binnen) of met de helikopter. Aangegeven golfhoogtes zijn bij benadering, de beslissing wordt uiteindelijk genomen door waarneming op zee vanaf de loodsboot in samenspraak met de loodsdienstleider.



Bij een aangepaste loodsdienst neemt een bevoegde loods plaats op de Verkeerscentrale Hoek van Holland om vandaar uit de toegestane categorie schepen naar binnen of naar buiten te begeleiden tot aan het eigenlijke embarkatie of debarkatiepunt.

Gebied LOA:



Hulpmiddelen/ Tools



Scheepvaart

Zakendoen

Ontdek de haven

Over ons

Nieuws

Zoeken



Op de website www.portofrotterdam.com vind je verschillende tools als hulpmiddel.

HMR Havenkaart

❖ Portofrotterdam.com

➤ Scheepvaart

- Actuele informatie (klik op)

Gebruik de Havenkaart voor bijvoorbeeld locaties, juiste oeverfrontnummers, boldernummers etc.



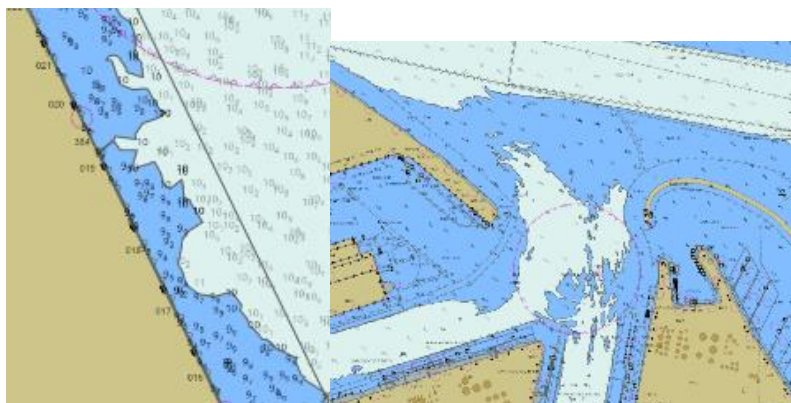
Maritime Chart Server (MCS)

❖ Portofrotterdam.com

➤ Scheepvaart

- Actuele informatie
 - Weer, getijde en waterdiepte

In de MCS kunt u diepgangen in ALAT en NAP bekijken. Tevens geeft het een overzicht van oeverfrontnummers en bolders voor een groot gedeelte van de ligplaatsen.



Port Information Notices (PIN) en Berichten aan de Scheepvaart (BaS)

- ❖ Portofrotterdam.com
 - Scheepvaart
 - Actuele informatie
 - Berichten aan de scheepvaart

Deze Bassen en Pin berichten kunnen van groot belang zijn. Er worden berichten uitgegeven voor bijvoorbeeld bruggen die in storing staan, capaciteitsregelingen en verdere operationele informatie. Houdt deze berichten dus goed in de gaten.



Weather & Tide (Naiade)

- ❖ Portofrotterdam.com
 - Scheepvaart
 - Actuele informatie
 - Weer, getijde en waterdiepte

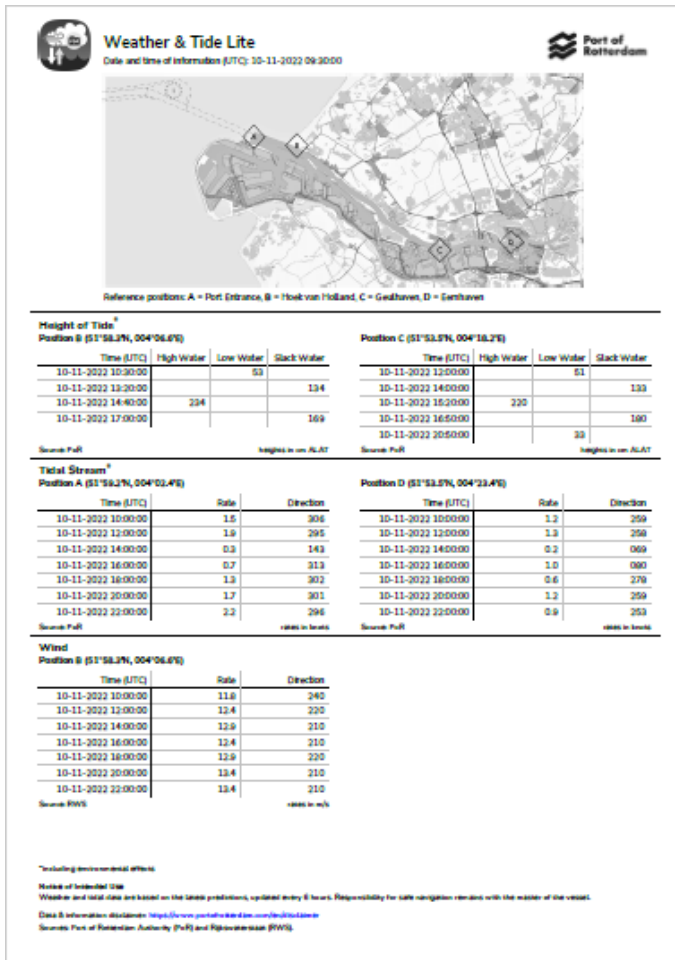
Het staat altijd vrij om zelf een planning te baseren op de gegevens uit Naiade, echter ligt de verantwoordelijkheid voor het opstellen van de tijlpoort bij het HCC. Het HCC controleert niet de door agentschappen aangeleverde tijlpoorten.



Weather and Tide Lite

- ❖ Portofrotterdam.com
 - Scheepvaart
 - Actuele informatie
 - Weer, getijde en waterdiepte

Dit is een handig hulpmiddel met gegevens over getijden en wind wat via een PDF direct naar een schip verstuurd kan worden. Iedere 6 uur worden deze gegevens ververs.



Lange Termijn Tijpoort Viewer

- ❖ Portofrotterdam.com
 - Scheepvaart
 - Actuele informatie
 - Weer, getijde en waterdiepte

Let op: het betreft hier alleen stroomgegevens (horizontaal getij). Voor het verticale getij (waterstanden) kijkt u bij "weather & tide".

In de LTTP kunt u kijken naar het astronomische getij voor wat betreft de stroomgegevens. Beschouw deze gegevens niet als definitief, tijpoorten afgegeven door het HCC zijn altijd leidend.

Astronomisch getij zijn de voorspellingen die voor een langere tijd vooruit, zelfs voor een heel jaar worden gedaan. Dit geldt voor zowel stroomgegevens als voor de verwachte hoog- en laagwaterstanden. Door allerlei omstandigheden, bijvoorbeeld een langere periode Oosten- of Westenwind kunnen die gegevens niet meer overeenkomen met de actuele gegevens. Het is in uw eigen belang om altijd actuele tijpoorten op te vragen.

Lange Termijn Tijpoort Viewer (versie 4.0) - donderdag 3 februari 2022 14:40 UTC+1

Bestemming		Schip	
Sector	Moerdijk	Naam	
Haven	Moerdijk	Length (m)	180
OSR-locatie	Botlekbrug 37 m	Breedte (m)	32
	van 06/02/2022	Diepgang (dm)	85
	Tot 07/02/2022		
Reltype		Groot Transport	
☒ Inkomend ☐ Uitgaand		☐ Ja ☒ Nee	
		Bulkcarrier/tanker	
		☐ Ja ☒ Nee	
		Kiespeling	
		☒ < 10dm ☐ ≥ 10dm	
		Afmaken	
		☒ Stuurboord ☐ Bakboord	

Gebruiksregel 12.1 - versie 04 december 2020

L-min	:	150	B-min	:		Dg-min	:	85
L-max	:	202	B-max	:	33	Dg-max	:	90

Tijden voor de Botlekbrug. LET OP UKC. Vaartijd BB tot Kij 90 min en vaartijd BB tot Moerdijk 150 min

Tijpoort (Lokale Tijd)

Open	Dicht	Tijdsduur
06 feb 2022 - 04:01 tot	05:41	01:40
06 feb 2022 - 16:24 tot	18:04	01:40

Formulieren en verdere info

- ❖ Portofrotterdam.com
 - Scheepvaart
 - Zeevaart
 - Zeehavengeld

Onder Scheepvaart vind je verder naar allerlei informatie over bijvoorbeeld tarieven Zeehavengeld. Het HCC kan geen inhoudelijke vragen over zeehavengeld beantwoorden. Neem daarvoor contact op de juiste afdeling:

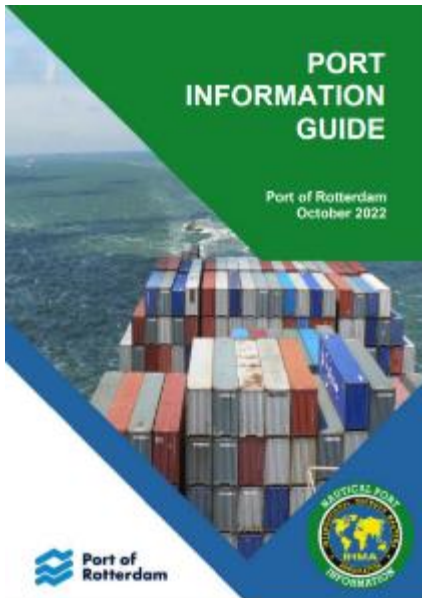
Afdeling Havengelden T +31 10 252 1523 E havengelden@portofrotterdam.com

Boeien en Palen

- ❖ Portofrotterdam.com
 - Scheepvaart
 - Zeevaart
 - Boeien en Palen

Verder vind je er informatie over afmeerrichtlijnen, locaties en tarieven over Boeien en Palen. Het HCC fungeert alleen als aanspreekpunt bij afwezigheid van de afdeling KING. Voor inhoudelijke vragen, kosten e.d. dient u contact op te nemen met de juiste afdeling:

Afdeling King T: +31 10 2521000 kies 1 optie 3 E: KING@portofrotterdam.com



Neem eens een kijkje op www.portofrotterdam.com Er staat voor agentschappen veel relevante en handige informatie op.

Boeien en Palen (KING)



Met KING 3.0 biedt het Havenbedrijf Rotterdam alle partijen een servicegericht en gebruiksvriendelijk systeem om de openbare boei en palensets te boeken. KING 3.0 is flexibel en overzichtelijk. Je voert de ETA, ETD, verblijfsduur, imo en activiteiten in. Vervolgens zie je direct een overzicht van de geschikte beschikbare boeien en palen. Je hoeft niet meer te wachten tot de boeking is bevestigd. Zodra je boekt, heb je gegarandeerd plek.

De planning verloopt efficiënter, de applicatie verkort de verblijftijd van een schip. Door het optimaler gebruik van de palen is meer ruimte voor extra schepen. Met KING 3.0 behoort ook het veelvuldige telefonisch contact met het Haven Coördinatie Centrum tot het verleden.

King is specifiek opgezet om het boeken van Boeien en Palen te vereenvoudigen en om meer service te verlenen aan o.a. agentschappen. De verantwoordelijkheid voor een juist gebruik en doorlooptijd is daarbij ook meer bij de agentschappen komen te liggen. De applicatie functioneert het best als er onderling rekening met elkaar gehouden wordt. Dat betekent dat er ook bepaalde consequenties zijn aan het boeken van bv een Boei. Stel u als agent altijd goed op de hoogte van die eventuele bepaalde verantwoordelijkheden. Als voorbeeld kunnen dienen:

Niet tijdig vertrek van schip

Indien door Havenbedrijf Rotterdam N.V. dan wel door derden schade wordt geleden ten gevolge van verlaat vertrek – d.w.z. vertrek na de maximaal geboekte gebruiksperiode inclusief downtime – dient door de partij die de boei/paal geboekt heeft (i.e. de cargadoor of de scheepsagent namens de scheepseigenaar) die schade aan Havenbedrijf Rotterdam N.V. respectievelijk rechtstreeks aan de desbetreffende derde te worden vergoed. De te vergoeden schade laat onverlet dat Cliënt tevens boeien-/palengeld verschuldigd is voor de aanvullende gebruiksperiode

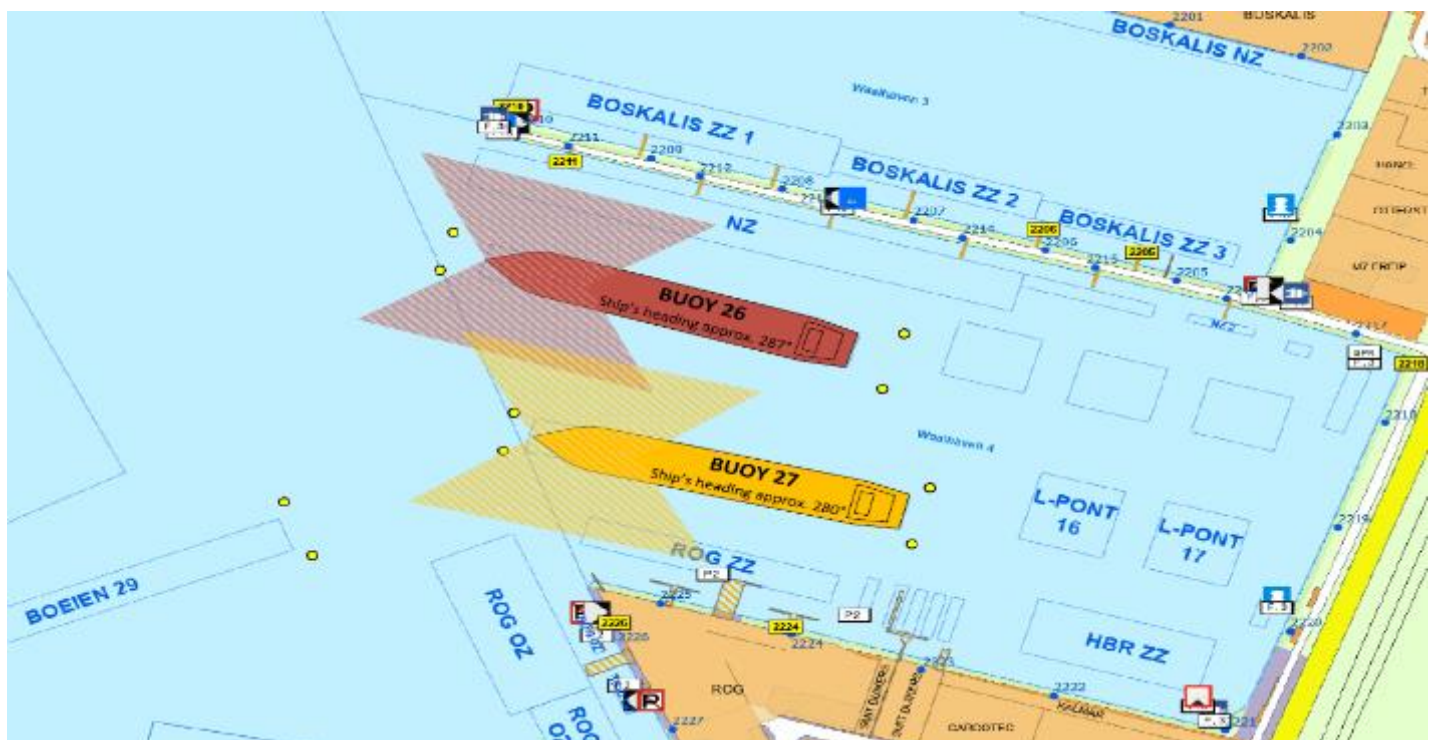
Boei 26 en 27 Waalhaven:



For one vessel: Bft 6 (13,8 m/s), from 45 till 135 degrees from the port/starboard bow
For two vessel: Bft 5 (10,7 m/s), from 45 till 135 degrees from the port/starboard bow

If wind speed limits are exceeded: sufficient tugs in the side or shift to berth or sea.

U gaat bij de boeking via een pop-up ook nog akkoord met de voorwaarden van eventueel een sleepboot of sleepboten in de zij.



- Weekend & buiten kantoor tijden is het Haven Coördinatie Centrum (HCC) operationeel verantwoordelijk hier rekening mee houden in de communicatie per email;

Openbare ligplaatsen/bijzondere verhaalreizen/omstandigheden



In het geval van een reis naar een openbare ligplaats is het verstandig om eerst even contact op te nemen met het HCC. Dit geldt ook voor bijzondere verhaalreizen, bijvoorbeeld een ponton zonder loods of een tanker verhalend langs de kade zonder loods. Stem dit telefonisch even van tevoren af om onduidelijkheden te voorkomen.

Openbare ligplaatsen zijn niet van tevoren te reserveren

Bijzonderheden openbare ligplaatsen:

Parkkade pl 2 (NM HBR Parkkade Stg 2) max 140 mtr L max 45 Br (dubbelen toegestaan) max 7 x 24 uur

Parkkade pl 3 (NM HBR Parkkade Stg 3) max 140 mtr L max 45 Br (dubbelen toegestaan) max 7 x 24 uur

Let op ISPS Plicht / tussen 22.00 en 07.00 geen reparaties Let op Roeiers zijn verplicht!

Parkkade pl 1 max 90 L en 20 br alleen NIET ISPS plichtig

Frisoh Steinweg 1 / 2 max 180 mtr Max 24 uur PL10-20 , Max. 2 feeders <100 M of max. 1 feeder >100 M
Geen trossen buiten het palenbereik toegestaan

Calandk HBR 7 max 150 max 2 coasters 7 x 24 uur max

Europah FWP A max 200 mtr L en 35 br alleen m toest. HCC , Max 24 uur

Minimale scheepslengte: 140 M OF PBL 70 M. LZ afmeren alleen voor enkele uren.

Europah FWP 2 max 185 L en 21 br Max 24 uur. Minimale scheepslengte: 100 M

Europah FWP 3 max 185 L en 30 br Max 24 uur Minimale scheepslengte: 100 M

Beerk FWP 4 max 185L Max 24 uur Minimale scheepslengte: 100 M, Let op diepgang!!!

Margrieth HBR FWP max 200 L max 35 br Max 24 uur Minimale scheepslengte: 140 M OF PBL 70 M. LZ afmeren alleen voor enkele uren.

INFO: zet nooit zover een openbare ligplaats in het systeem zonder vantevoren met het HCC besproken te hebben wat de mogelijkheden zijn en welke ligplaats beschikbaar is!

Let op de ISPS Plicht bij de (meeste) openbare ligplaatsen en de formulieren die daarvoor moeten worden ingediend.



Mistregeling



Beheersgebied DHMR (Divisie Haven Meester):

Wanneer het zicht ergens in het beheersgebied van DHMR terugloopt tot < 500 meter wordt er in betreffend gebied de mistregeling ingesteld.

Onderverdeling gebieden:

- Europoort West EPW (Grens oostkop Beerkanaal)
- Europoort Oost EPO (Grens oostkop Beerkanaal)
- Botlek
- Stad

Vanaf dit moment zal aangaande de zeevaart overleg plaatsvinden tussen DO Verkeer en LDL. Wanneer er sleepboten betrokken zijn wordt er ook met de sleepmaatschappij overlegd.

Beheersgebied RWS (Rijkswaterstaat):

Wanneer het zicht op de Oude Maas/ Dordrecht/ Moerdijk terugloopt tot < 1000 meter wordt er in betreffend gebied de mistregeling ingesteld. (Achterland)

Vanaf dit moment zal aangaande de zeevaart overleg plaatsvinden tussen DO Verkeer, VL RVC en LDL.

Wanneer er sleepboten betrokken zijn wordt er ook met de sleepmaatschappij overlegd.

Vastleggen mistregeling actief:

De DO Verkeer (Duty Officer) stelt de Mistregeling in.

Bij het instellen van de mistregeling wordt een PIN uitgestuurd. Hierbij wordt expliciet aangegeven om welk gebied het gaat.

Intrekken mistregeling:

Wanneer zicht uitklaart in bepaalde regio > 500 meter (achterland >1000meter) wordt voor die regio de mistregeling ingetrokken.

NDV worden telefonisch op de hoogte gesteld. PIN wordt uitgestuurd.

Als vuistregel geldt dat tijdens de mistregeling schepen die gebruik maken van sleepboten worden doorgesproken met de sleepdienst, loodsdienstleider en DO-HCC. Het oordeel van de sleepdienst is zwaarwegend omdat veiligheid een eerste vereiste is.

Bij een zicht van minder dan 200 meter worden alle schepen, ook die zonder sleepboten, besproken. Wanneer er vanuit het HCC wordt aangegeven dat het schip niet kan gaan varen zal het als een wachter worden opgevoerd. Bij het opheffen van de mistregeling wordt het schip weer opgevoerd (loods aan boord tijd wordt aangegeven door de loodsdienst) en wordt de agent ingelicht. Wanneer er echter voor het HCC/NDV geen bezwaar is om te gaan varen en de kapitein wenst zelf niet te vertrekken, dient het schip door de agent te worden afbesteld. Voor het HCC is dan niet te bepalen wanneer de kapitein wel weer wenst te gaan varen. De kapitein dient dan contact te houden met de agent om het schip weer opnieuw te bestellen.

Stormregeling



Bij een wind van meer dan 17,2 m/s wordt de stormregeling ingesteld. Tussen de 17,2 en 20,8 m/s worden alle schepen met een groot windoppervlak en schepen van meer dan 200 meter besproken met de Loodsdienstleider. Wanneer de wind meer is dan 20,8 m/s worden alle schepen doorgesproken.

Bij een stormwaarschuwing (voorspelling/ waarschuwing 8 Bft) door het KNMI zal op het HCC een bandje in het Engels worden ingesproken welke 10 minuten voor het hele uur wordt uitgezonden op VHF kanaal 19.

Wanneer de stormregeling wordt ingesteld wordt een PIN uitgestuurd.

Zodra de wind 17,2 m/s bereikt op de windmeter Hoek van Holland wordt de stormregeling afgekondigd.

Schepen die niet binnen kunnen komen of kunnen vertrekken worden wachter. Als de stormregeling wordt opgeheven worden de schepen weer opgevoerd en de agent ingelicht. Indien er vanuit het HCC geen bezwaar is om binnen te komen of te vertrekken maar de kapitein wenst dit zelf niet, dient het schip door de agent afbesteld te worden. De kapitein dient dan zelf bij de agent aan te geven wanneer hij weer wenst binnen te komen of te vertrekken en het schip moet opnieuw worden besteld.

Let op: de stormregeling staat helemaal los van de windlimieten zoals hieronder vermeldt.

Windlimieten



Vanwege het grote windoppervlak van met name containerschepen zijn er limieten gesteld aan de mogelijkheid om binnen te kunnen komen en/of te vertrekken.

9.2.2 Amazonehaven

9.2.2.1 Windrestricties bij Invaren en uitvaren van Amazonehaven

Lengte over alles	Max. toelaatbare windkracht alle windrichtingen
< 150 meter	Geen beperking.
≥ 150 meter en < 245 meter	max. 20 m/s (t/m Bft.8).
≥ 245 meter en < 300 meter	max. 17 m/s (t/m Bft.7).
≥ 300 meter en < 350 meter	max. 15 m/s.
≥ 350 meter	max. 14 m/s (t/m Bft.6).

9.2.3 Europahaven

Naiade (OSR)-meetpunt: Papegaaienbek Beerkanaal PGBKB PTSR10S15

9.2.3.1 Invaren en uitvaren van de Europahaven

Lengte over alles	Max. toelaatbare windkracht alle windrichtingen
< 150 meter	Geen beperking
≥ 150 en < 245 meter	Bft. 8 (20 m/s)
≥ 245 en < 300 meter	Bft. 7 (17 m/s)
≥ 300 en < 350 meter	(15 m/s)
≥ 350 meter	Bft. 6 (14 m/s)

9.2.4 Yangtzekanaal

9.2.4.1 Invaren, uitvaren en manoeuvreren in Yangtzekanaal.

Windlimieten Euromax		
		
Lengte	Aflandige wind (West – Zuidoost)	Aanlandige wind (Zuidoost – West)
< 150 meter		
≥ 150 en < 245 meter	20 m/s	18 m/s
≥ 245 en < 300 meter	17 m/s	15 m/s
≥ 300 en < 350 meter	15 m/s	13 m/s
≥ 350 meter	14 m/s (bovenkant 6 Bft.)	12 m/s (midden 6 Bft.)
• Windsnelheid gemeten op de Noorderpier.		

9.2.5 Prinses Arianehaven en Prinses Amaliahaven

9.2.5.1 Invaren, uitvaren en manoeuvreren in Prinses Arianehaven en Prinses Amaliahaven

Lengte over alles	Max. toelaatbare windkracht alle windrichtingen
< 150 meter	-
≥ 150 en < 245 meter	18 m/s
≥ 245 en < 300 meter	15 m/s
≥ 300 en < 350 meter	13 m/s
≥ 350 meter	12 m/s (midden 6 Bft.)

Schepen die boven de geldende limiet zitten, worden opgevoerd als wachtster. Als de wind onder de limiet zakt, wordt het schip weer opgevoerd en de agent ingelicht. Ook hier geldt: indien er voor het HCC geen bezwaar is om te gaan varen maar de kapitein wenst dit zelf niet, moet het schip worden afbesteld en later weer door de agent worden besteld.

Shore Tension



Het waarschuwen van schepen betreffende het veilig afmeren bij harde wind voor de ligplaatsen MV 1 en 2

Naar aanleiding van een groot onderzoek is gebleken dat de huidige generatie containerschepen onvoldoende zijn uitgerust om bij harde wind veilig voor de kade afgemeerd te blijven liggen. Om schepen een veilig gebruik van de haven te laten maken is het de taak van de havenmeester om een actieve rol te spelen in het waarschuwen van de schepen.

Schepen met een groot lateraaloppervlak, uitgerust conform de huidige eisen afgemeerd op deze ligplaatsen kunnen met eigen meergerij nog veilig afmeren of afgemeerd liggen met een afluiddige wind tot:

Containerschepen 250 – 300 meter LOA: 22,2 meter / second (Beaufort 9)

Containerschepen 300 – 350 meter LOA: 18,2 meter / second (Beaufort 8)

Containerschepen 350 – 400 meter LOA: 15,3 meter / second (Beaufort 7)

Wanneer er een afluiddige wind van 45 graden van voren tot 45 graden van achteren met een snelheid van 12,8 m/s (6 Bft) of meer wordt verwacht, zullen de schepen liggend of met bestemming MV1 en 2, waarbij de limiet uit het boven genoemd schema zal worden overschreden door het HCC via de agent actief gewaarschuwd worden.

Windrichting per kade voor gebruik Shore Moorings

Wanneer de wind uit onderstaande richting komt is het de bedoeling om de agenten te gaan informeren aan de hand van deze werkinstructie.

Amaliah	RWG	windrichting tussen	261 gr – 351 gr
Amaliah	APMT	windrichting tussen	081 gr – 171 gr
Yangtzeekn Euromax		windrichting tussen	336 gr – 066 gr
Europah	APM ECT	windrichting tussen	128 gr – 218 gr
Amazh	ECT	windrichting tussen	308 gr – 038 gr

De waarschuwing luidt om minimaal 2 sleepboten te bestellen of 2 shore moorings als breast lines, om hiermee het schip veilig gemeerd te houden. De voorkeur gaat uit om Shore moorings ivm de beperkte beschikbaarheid van sleepboten tijdens storm en mogelijke schade aan infra door langdurig schroefwater van de sleepboot. Een andere optie is om tijdig de ligplaats te verlaten.

Wanneer 2 uur voor de max wind als bedoeld hierboven wordt bereikt en het schip is nog niet besteld te vertrekken of sleepboten/ shore moorings zijn nog niet door de agent besteld zal de DO Verkeer of wel Shore moorings dan wel sleepboten bestellen (op kosten van het agentschap). Waarbij de eerste actie ligt bij het bestellen van Shore moorings. Ongeacht dat de agent beweert dat het schip voldoende middelen heeft om goed afgemeerd te kunnen blijven liggen, bestelt de DO toch Shore moorings of sleepboten. Achteraf kan de agent in bezwaar gaan tegen deze maatregel.

De aanleiding voor de ontwikkeling van Shore Tension:

Dat een storm soms enorme gevolgen kan hebben, blijkt wel op 18 januari 2007. Een typische januaristorm zorgt ervoor dat een schip losslaat en botst op een kade. Die wordt grotendeels verwoest.

Een containerschip ligt afgemeerd bij de ECT-terminal als een storm met windkracht 11 over onze regio raast. Het schip slaat door het weer los en vaart recht op een tegenoverliggende kade af.

De kade van de Maasvlakte Olie Terminal (MOT) vangt de klap op, maar wordt over een lengte van 80 meter vrijwel helemaal vernield. In de pijpleiding die door de kade loopt, zit veel olie. Zo'n 800 kubieke meter stroomt zo het water in.

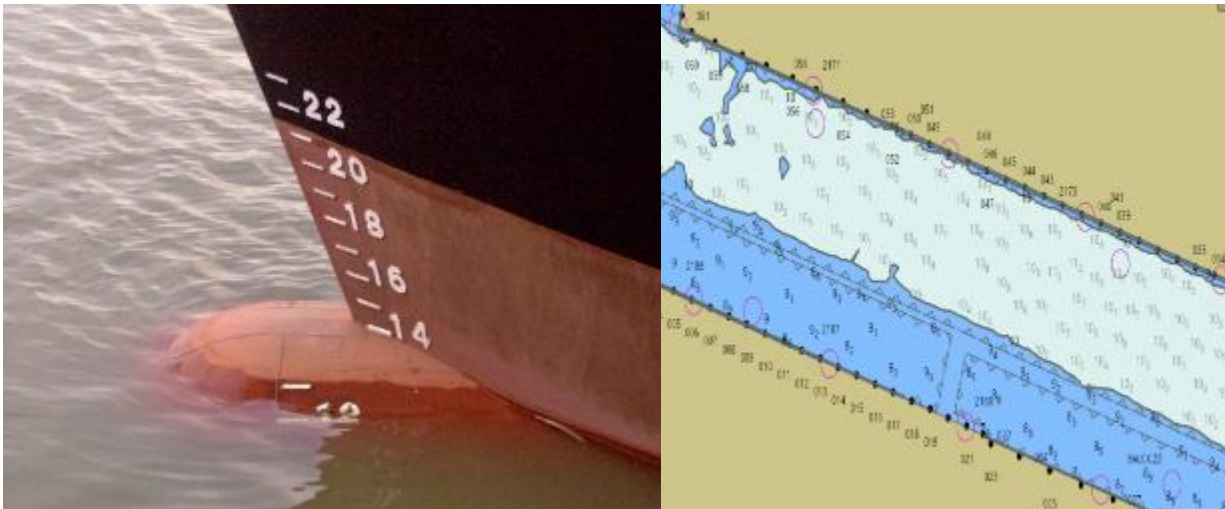
De schade aan de terminal ligt ergens tussen de 17 en 21 miljoen euro. Het havenbedrijf is 44 dagen lang 24 uur per dag bezig om alle olie te verwijderen.



ShoreTension is een systeem voor het veiliger afmeren van zeeschepen. Bij wind of zuiging door andere scheepvaart, zorgt het ShoreTension systeem ervoor dat het schip rustig afgemeerd blijft liggen. Dit geschiedt door middel van cilinders welke met behulp van een power pack één maal onder spanning worden gezet en verder de krachten van de trossen (Dyneema) gebruiken. Door de stabiele afmering kan in slechte weersomstandigheden het laden/lossen vervolgd worden (hetgeen anders gestaakt zal worden door de omstandigheden) waardoor het schip eerder kan vertrekken. Dit brengt een aanzienlijke kostenbesparing met zich mee.

Shore Tension is volledig ontwikkeld en in beheer/te bestellen bij de KRVE.

Tijpoorten



Waalhaven inkomend

Schepen niet bulkcarriers/tankers lengte ≥ 230 meter en < 290 meter en van diepgang < 110 dm.

Max. vloed 1,1 kn.

(Astro: van HW Hoek van Holland +1 uur 00 min. tot HW Hoek van Holland -0 uur 15 min)

Schepen niet bulkcarriers/tankers lengte ≥ 230 meter en < 290 meter en van diepgang ≥ 110 dm. en < 122 dm.

Max. vloed 1,1 kn. Max. eb 2,0 kn.

Bij ebstroom van 0,7 kn. tot 2,0 kn. voorzien van minimaal 1 sleepboot van ≥ 45 ton.

(Astro: van HW Hoek van Holland +1 uur 00 min. tot HW Hoek van Holland -0 uur 15 min.)

(Astro: van HW Hoek van Holland +3 uur 45 min. tot HW Hoek van Holland -2 uur 00 min. voorzien van minimaal 1 sleepboot van ≥ 45 ton).

Schepen niet bulkcarriers/tankers lengte ≥ 230 meter en < 290 meter en van diepgang ≥ 122 dm. en < 130 dm.

Max. vloed 1,1 kn. Max. eb 1,5 kn.

Bij ebstroom van 0,7 kn. tot 1,5 kn. voorzien van minimaal 1 sleepboot van ≥ 45 ton.

(Astro: van HW Hoek van Holland +1 uur 00 min. tot HW Hoek van Holland -0 uur 15 min.)

(Astro: van HW Hoek van Holland +3 uur 45 min. tot HW Hoek van Holland -2 uur 00 min. voorzien van minimaal 1 sleepboot van ≥ 45 ton).

5.4.2 1e Petroleumhaven

Naiade (OSR) Meetpunt: 1^e Petroleumhaven rivier, PET1M PTSRDA10

UKC: 0,50 meter

Inkomende schepen lengte ≥ 200 meter en van diepgang < 108 dm.

Max. vloed 0,5 kn. max. eb 0,5 kn.

(Astro: HW= HW Hoek van Holland -1 uur 30 min. tot HW Hoek van Holland -0 uur 45 min.) en

(Astro: HW= HW Hoek van Holland +1 uur 45 min. tot HW Hoek van Holland +3 uur 30 min.)

Inkomende schepen van diepgang ≥ 108 dm.

Max. vloed 0,5 kn. max. eb 0,5 kn. LET OP UKC.

(Astro: HW= HW Hoek van Holland -1 uur 30 min. tot HW Hoek van Holland -0 uur 45 min.) en

(Astro: HW= HW Hoek van Holland +1 uur 45 min. tot HW Hoek van Holland +3 uur 30 min.)

Uitgaande schepen lengte ≥ 200 meter

Max. vloed 0,5 kn.

(Astro: HW= HW Hoek van Holland +1 uur 45 min. tot HW Hoek van Holland -0 uur 45 min.)

Vervolg Tijdschepen

Schepen kunnen te maken krijgen met een **verticaal getij**, een **horizontaal getij** of een combinatie daarvan: Dit wordt ook wel een **UKC poort** en een **Stroompoort** genoemd.

Verticaal getij: wisselende waterstand (waterhoogte) onder invloed van de zwaartekracht van de maan (en in mindere mate de zon en de andere planeten) en de rotatie van de aarde.

Horizontaal getij of getijstroom: horizontale beweging van het water ten gevolge van het verticale getij.

Het is een misvatting om te denken dat alleen grote of diepstekende schepen te maken krijgen met een tijpoort.

Kijk bijvoorbeeld naar de tijregels voor Vlaardingen Zevenmanshaven:

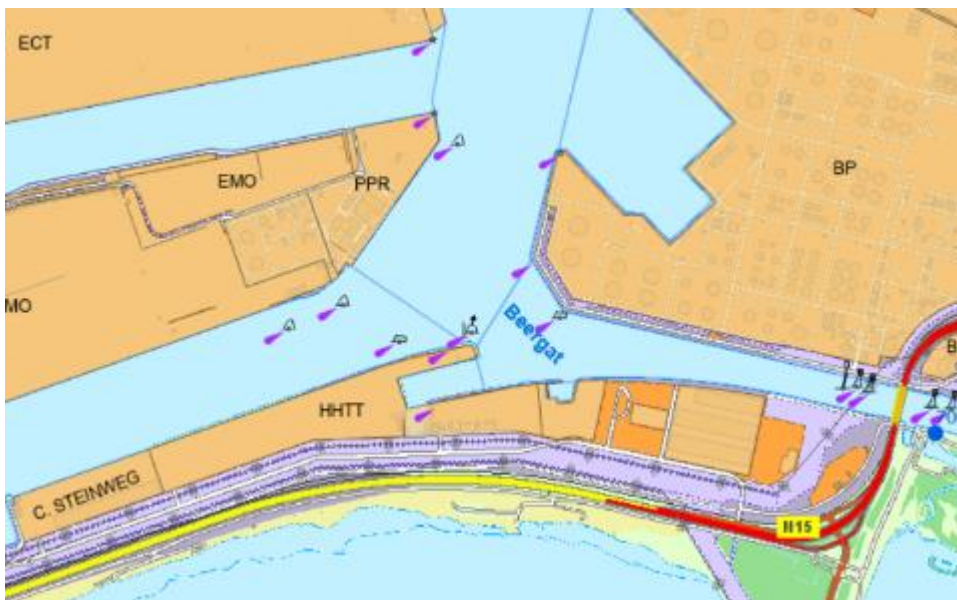
Inkomende schepen $L \geq 85$ meter. Max vloed 0,5 kn., max. eb 0,5 kn.

Inkomende schepen van diepgang ≥ 46 dm. Max vloed 0,5 kn. geen eb (i.v.m. waterstand).

Wees daarom altijd secuur met invullen van de diepgang en de ETA en ETD (ook in de Melding, niet alleen in de Bestelling), dit zorgt ervoor dat u op tijd een accurate tijpoort ontvangt en niet voor verrassingen komt te staan.

Waarom veranderen tijpoorten soms?

Door meteorologische omstandigheden, zoals een bijvoorbeeld aanhoudende Oostenwind (het water wordt letterlijk uit de haven geblazen) en geografische omstandigheden kunnen tijpoorten binnen redelijk korte tijd wijzigen.



Mississippihaven: door het samenkomen van verschillende stromingen kunnen afgegeven stroompoorten in redelijke korte tijd veranderen.

Op het HCC worden de uitgegeven tijpoorten regelmatig bekeken maar u blijft als agent verantwoordelijk voor een actuele tijpoort.



Werkwijze HMC (Hydro Meteo Centrum) Rijkswaterstaat:

Tijpoort voor binnenkomende geulers:

Vanaf 10 dagen voor ETA Rendez Vous punt kan het HMC een indicatieve tijpoort berekening maken

Bij passage 57km mag de tijpoort hooguit 6 uur oud zijn.

De definitieve tijpoort berekening wordt kort voor het afgeven van de reis gemaakt.

Tijpoort voor vertrekkende geulers:

12.00 uur voor ETD kan het HMC een indicatieve tijpoort berekening maken

6 uur voor ETD maakt het HMC een definitieve tijpoort berekening

Procedure inkomend geulship:

ETA-melding

De kapitein van het schip verstuurt 48 uur voor het aanlopen van rendez-vouspunt (de beloodsingslocatie voor geulgebonden schepen aan zee van de Eurogeul) een ETA naar de Havenmeester, met de vermelding of alle apparatuur naar behoren functioneert en een opgave van de manoeuvreersnelheid, diepgang en gegevens over de hoist- of landingarea.

Voor het maken van een juiste berekening van de tijpoort in Protide wordt daarnaast de volgende aanvullende gegevens opgevraagd en doorgestuurd naar het HMC :

Displacement van het schip, overeenkomstig de actuele diepgang (metrische ton)

Metacentrische hoogte GM (meter)

Correctie vrij vloeistofoppervlak GG' voor tankers (meter)

Slingerperiode (seconden)

Bestellen geul-reizen

De agent dient geulgebonden schepen (diepgang > 17.4 meter) 12 uur voor aankomst te bestellen via Port Community System (PCS) van portbase. Deze termijn wordt afgedwongen door PCS en kan door de agent niet bekort worden.

Na overleg DO Verkeer, LDL, sleepdiensten en rekening houdend met eventuele tijpoorten kan een ETA voorstel vanuit HCC of sleepdienst ingevoerd worden met een eerder tijdstip (binnen 12 uur).

Via PCS komt deze info terug bij de agent om het schip tijdig te kunnen informeren.

Vorbereiding voor binnenkomst

Het HMC maakt, aan de hand van de lijst van verwachte geulgebonden schepen en op verzoek van DO Verkeer/LDL een tijpoortadvies en een tijpoortformulier op voor:

Schepen met een diepgang van 20,00 meter of meer

Schepen vanaf 17,40 meter in geval van een deiningsverwachting >71cm

De DO-HCC maakt, in overleg met de LDL, het Plan binnenkomst (PB) op. Dit plan bevat: • ETA 57 km punt • ETA Maasgeul • ETA Lage Licht •

Samengestelde tijpoort wordt bepaald met de definitieve Tidal Window Advice van het HMC en met het verticale getij en eventuele stroompoort binnengebied.

Bij het maken van dit plan wordt rekening gehouden met andere geulgebonden schepen, bijzondere transporten, beschikbaarheid sleepboten, mistverwachting en beschikbaarheid van de ligplaats. Als de ligplaats nog bezet is dient absolute zekerheid te bestaan dat deze tijdig vrij komt. Dit betekent dat op dit moment de loods voor het vertrekkende schip besteld moet zijn. Als de agent geen zekerheid kan bieden dat de loods besteld wordt voor het vertrekkende schip, wordt er geen PB opgemaakt. Er moet absolute zekerheid bestaan dat de ligplaats vrij is dan wel tijdig vrij komt. Uit de praktijk blijkt dat vooral bulkcarriers door allerlei oorzaken op het laatste moment vertraging kunnen oplopen.

Bij het rendez-vouspunt komen 2 loodsen aan boord. Eén loods voert de navigatie, de tweede verzorgt de administratie en communicatie. Daarnaast kan de tweede loods de navigatie overnemen indien nodig.

Verantwoordelijkheden inkomend geulschip Kapitein

Verstuurt 48 uur voor ETA Rendez Vous (RV) een ETA-bericht, eventueel via de scheepsagent, naar de Havenmeester

Verstuurt 24, 12, 6 en 3 uur voor ETA RV een bevestiging dan wel wijziging van de ETA

Keurt samen met de loods het vaarplan goed

Is verantwoordelijk voor de navigatie en veiligheid van het schip

Scheepsagent

Stuurt ETA van schip door naar Havenmeester via EKH

Besteld schip ten minste 12 uur voor gewenste ETA, schip kan na overleg DO Verkeer, LDL en sleepdiensten eventueel eerder belooft worden.

Procedure uitgaand geulship

Vertrekmelding

Door de agent wordt tenminste 12 uur voor vertrek van een uitgaand geulship een bestelling doorgegeven aan het HCC.

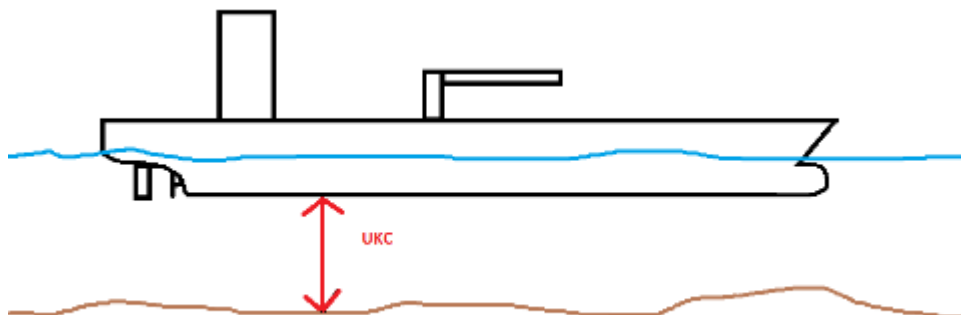
Bijzondere omstandigheden

Meerdere inkomende geulschepen op één tij: Als er twee of meer geulschepen over één tij binnenkomen, wordt er een onderlinge afstand van 45 of 75 minuten aangehouden. De reden is dat er de mogelijkheid moet zijn om een schip in de geul af te stoppen en te keren (niet noodzakelijkerwijs op een keerplaats) dan wel ten anker kan komen in het nood ankergebied, in geval het voorgaande schip in een probleemsituatie komt en daardoor de geul verspert.

De training van de loodsen is gebaseerd op het rondgaan binnen de 600 meterbegrenzing van de Eurogeul. De onderlinge afstand van 45 minuten geldt ook voor Maasgeulgebonden schepen in de Maasgeul.

Bij gemiddelde windkracht > 13,8 m/s (>6 Bf), windmeter Goeree platform, moet wel gebruik kunnen worden gemaakt van de keerplaatsen. Daarom wordt bij deze omstandigheden een minimale onderlinge afstand tussen binnenkomende geulers van 75 minuten aangehouden.

UKC Normen (Under Keel Clearance)



1.1 UKC-normen vaarwegen en havenbekkens

Nieuwe Waterweg, Nieuwe Maas en Oude Maas	10% van de diepgang
Nieuwe Maas, containerschepen Eem- en Waalhaven	1,00 meter
Inloop centrale geul Botlek, Eemhaven en Waalhaven	1,00 meter
Havens regio Botlek/Stad	0,50 meter
Caland- /Beer-/Yangtzekanaal en Arianehaven	1,00 meter
Ultra Large Container Vessels (ULCV) L>350 m	10% van de diepgang
Havens Caland-, Beer- en Yangtzekanaal en Arianehaven, D ≥ 17,40 meter	1,00 meter
ULCV L>350 m	8% van de diepgang
ULCV L>350 m t.h.v. ligplaats binnen 40 m fenderline	1% van de breedte schip
Havens Caland-, Beer- en Yangtzekanaal en Arianehaven, D < 17,40 meter	0,50 meter
ULCV L>350 m	8% van de diepgang
ULCV L>350 m t.h.v. ligplaats binnen 40 m fenderline	1% van de breedte schip
Gemeerd liggend	Always afloat, 0,50 meter aanbevolen.
ULCV L>350 m	Always afloat, 1% van de breedte schip aanbevolen
Hartelkanaal	10% van de diepgang en 0,50 meter in sluizen
Krabbegeul, inkomend	10% van de diepgang zoetwater
Havens/ligplaatsen Dordrecht	5% van de diepgang zoetwater
Krabbegeul en Zeehaven Dordrecht, uitgaand	5% van de diepgang zoetwater
Dordtsche Kil en Overloop	10% van de diepgang zoetwater
Havens Moerdijk en Zuid Hollandsch Diep	5% van de diepgang zoetwater
Noord via Bolnes	10 % van de diepgang
Noord via Dordrecht	10 % van de diepgang

De ligplaatsen in het Caland-, Beer- en Yangtzekanaal en Arianehaven worden ook tot het begrip "haven" gerekend.

Zeegebied	
Voor schepen met een diepgang <17,4 m	10% van de diepgang
Maasmond	15% van de diepgang
Aanloopgebieden en voorzorgsgebied	
ULCV's (350m+ containerschepen)	15% van de diepgang
Bij een deining (He10) >70 cm	20% van de diepgang
	Noot: UKC Aanloop gebied ter referentie voor PM-operator, maakt geen deel uit van het toelatingsbeleid
Nieuwe Waterweg, Nieuwe Maas en Oude Maas	10% van de diepgang
Ligplaatsen grenzend aan Nieuwe Waterweg, Nieuwe Maas en Oude Maas	0,50 meter
Nieuwe Maas, containerschepen Eem- en Waalhaven	1,00 meter
Inloop centrale geul Botlek, Eemhaven en Waalhaven	1,00 meter
Havens regio Botlek/Stad	0,50 meter
Caland- /Beer-/Yangtzekanaal en Arianehaven	1,00 meter
Ultra Large Container Vessels (ULCV) L>350 m	10% van de diepgang
Havens grenzend aan Caland-, Beer- en Yangtzekanaal en Arianehaven, D ≥ 17,40 meter	1,00 meter
ULCV L>350 m	8% van de diepgang
ULCV L>350 m t.h.v. ligplaats binnen 60 m fenderline	1% van de breedte schip
Havens grenzend aan Caland-, Beer- en Yangtzekanaal en Arianehaven, D < 17,40 meter	0,50 meter
ULCV L>350 m	8% van de diepgang
ULCV L>350 m t.h.v. ligplaats binnen 60 m fenderline	1% van de breedte schip
Gemeerd liggend	Always afloat, 0,50 meter aanbevolen.
ULCV L>350 m	Always afloat, 1% van de breedte schip aanbevolen
Hartelkanaal	10% van de diepgang en 0,50 meter in sluizen
Krabbegeul, inkomend	10% van de diepgang zoetwater
Havens/ligplaatsen Dordrecht	5% van de diepgang zoetwater
Krabbegeul en Zeehaven Dordrecht, uitgaand	5% van de diepgang zoetwater
Dordtsche Kil en Overloop	10% van de diepgang zoetwater
Havens Moerdijk en Zuid Hollandsch Diep	5% van de diepgang zoetwater
Noord via Bolnes	10 % van de diepgang
Noord via Dordrecht	10 % van de diepgang

De ligplaatsen in het Caland-, Beer- en Yangtzekanaal en Arianehaven worden ook tot het begrip "haven" gerekend.

UKC normen zijn ingesteld om het veilig af- en ontmeren te kunnen garanderen. De normen worden vastgesteld en om de zoveel tijd herbeoordeeld door de loodsen in de praktijk. Tijpoorten worden gebaseerd op deze normen en niet op de normen/wensen die rederijen cq kapiteins soms aangeven.

Het principe is dat als het schip eenmaal is afgemeerd het altijd vrij van de bodem moet blijven, het always afloat principe.

Orders

Voordat een schip van melding naar bestelling gaat heeft de agent de gegevens van de reis al opgeven. Daarbij heeft hij ook aangegeven wat de intenties zijn; dit kan zijn Waiting for Order of Request for Entry. Dit onderscheid is voornamelijk van belang voor Maas Aanloop bij het geven van operationeel contact. De VTS-operator zal dan aan de kapitein meegeven welke informatie de agent heeft ingevuld.

Uitwisselen

Een van de uitgangspunten is dat u als agent zelf verantwoordelijk bent voor de tijdige bestelling van uw inkomende schip. Dat is ook zo als die binnenkomst afhankelijk is van een ander schip. U krijgt hierbij wel ondersteuning vanuit het PCS. Bij het invullen van een inkomende reis kunt u aangeven dat de binnenkomst van uw schip afhankelijk is van een ander schip.

Exchange with other vessel

De ligplaats van bestemming van uw schip is bezet; binnenkomst is afhankelijk van de bestelde vertrektijd van het andere schip.

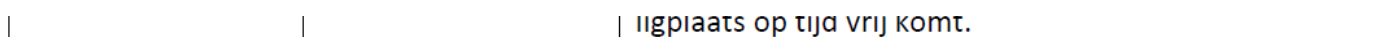


Entry after other vessel

Uw schip moet afmeren langzij een ander schip; binnenkomst is afhankelijk van de bestelde binnenkomst van dat andere schip. In beide gevallen ontvangt u een notificatie (e-mail en sms) zodra het andere schip besteld wordt en als de bestelling van het andere schip wijzigt. Op basis hiervan kunt u de bestelling van uw inkomende schip doen en eventueel aanpassen.



Regels voor handmatig bestellen van inkomende schepen bij 'Uitwisselen met'



Auto-order

Desgewenst kunt u aangeven dat het PCS uw inkomende reis automatisch bestelt -en deze bestelling waar nodig aanpast- bij de bestelling (en eventuele aanpassingen daarop) van het andere schip. U ontvangt dan een notificatie dat de bestelling van uw schip automatisch gedaan of aangepast is. Automatisch bestellen kan alleen voor schepen naar de Europoort.

Order kunnen alleen worden gegeven voor inkomende schepen. Plaatst u een opmerking bij een verhalend schip dan dient u zelf het schip te informeren.

Vervolg Orders

Totaaloverzicht van de huidige "orders".

Oude situatie

Huidige situatie

MOET DNB

Agent bestelt de reis in PCS

LNG



LNG-protocol Port of Rotterdam

De LNG-industrie kent wereldwijd een hoog veiligheidsniveau en veiligheidsbewustzijn in vergelijking met andere industrieën; dit geldt ook voor het transport van LNG met LNG Carriers. In dat licht is door de Havenmeester van Rotterdam in samenwerking met het Loodswezen een apart protocol opgesteld voor het toelatingsbeleid voor LNG-carriers. In dit protocol zijn aanvullende afspraken/voorwaarden vastgelegd voor de LNG-vaart in het Rotterdamse beheersgebied. Bij de opening in 2011 van de Gate terminal in de nieuwe Nijlhaven was het toelatingsbeleid afgestemd op uitsluitend de grote LNG-importschepen met bestemming Gate terminal. Het proces was overzichtelijk: geladen LNG-carriers voeren uitsluitend naar de Nijlhaven en vertrokken na het lossen weer naar zee. Vijf jaar later, in 2016, werd steiger 3 van Gate in de Yukonhaven operationeel voor "small scale LNG", voor met name het transport van LNG naar Noordwest-Europa. "Kleine" LNG-carriers komen van zee, laden en lossen in zowel de Nijlhaven als de Yukonhaven en vertrekken vervolgens weer naar zee.

Algemeen Toelatingsbeleid LNG-schepen: inkomend, uitgaand en verhalend

Toelatingsbeleid LNG-schepen inkomend vanaf zee.

Een inkomend LNG-schip $L > 180$ m, maakt vanaf de boei E5, zoveel mogelijk gebruik van de Eurogeul en vervolgens van de Maasgeul (zodat omringende scheepvaart kan anticiperen op de route van het LNG-schip).

Windrestrictie 13,8 m/s (gemeten Noorderpier, Hoek van Holland).

Minimaal vereist zicht: 2.000 m (gehele traject).

Loods station voor LNG-schepen met $L > 180$ m bevindt zich in de Eurogeul dwars van boei E9.

Zo mogelijk beloodsing per heli.

Kleinere LNG-schepen ($L < 180$ m) gebruiken het reguliere loodsstation nabij de MC-boei.

LNG-schepen met $L > 180$ m worden geloodst door 2 loodsen.

Inkomende LNG-schepen met $L > 180$ m worden door agent minstens 48 uur van tevoren gemeld en 12 uur van tevoren besteld (i.v.m. beschikbare loodsen, sleepboten en de planning van overige scheepvaart).

Toelatingsbeleid LNG-schepen uitgaand naar zee.

Uitgaande schepen $L > 180$ m maken zoveel mogelijk gebruik van de Maas-en Eurogeul (zodat omringende scheepvaart kan anticiperen op de route van het LNG-schip).

Windrestrictie 13,8 m/s (gemeten Noorderpier, Hoek van Holland).

Minimaal vereist zicht: 2.000 m (gehele traject).

Voor vertrekkende LNG-schepen $L < 125$ meter geldt: tussen 1000 en 2000 meter zicht

LNG-schepen $L > 180$ m worden geloodst door 2 loodsen.

Vertrekkende LNG-schepen met $L > 180$ m worden door agent minstens 12 uur van tevoren besteld (i.v.m. beschikbare loodsen, sleepboten en de planning van overige scheepvaart).

Nijlhaven inkomend

Tijpoort inkomend Nijlhaven: Schepen met $L < 180$ m hebben geen tijpoort (tenzij zij een bezette zuidelijke ligplaats moeten passeren).

Andere schepen: In Naiade-punt "papegaaibek-Beerkanaal" maximaal 0,4 knopen stroom in elke richting.

Gebruik sleepboten inkomend Nijlhaven:

Schepen met $L \geq 250$ m: 4 sleepboten met elk een minimum van 60 ton BP.

Schepen met $L > 180$ m en < 250 m: Loods Aantal Boten met een minimum van 2 sleepboten van elk minimaal 60 ton BP.

Schepen met $L \leq 180$ m: Loods Aantal Boten met een minimum van 1 sleepboot van 45 ton BP. Als het schip beschikt over additionele manoeuvreermiddelen zoals Azipod, kan de loods van deze eis afwijken.

Bijkomende afspraken Nijlhaven, inkomende schepen: Het is niet toegestaan om via de noordelijke monding de Nijlhaven in te varen. Het is niet toegestaan om de zuidelijke ligplaats te passeren als daar een schip ligt afgemeerd. Een uitzondering wordt gemaakt voor schepen met $L < 180$ m als ze de tijpoorten voor schepen met een $L \geq 180$ meter, genoemd in acht nemen.

Maximale scheepslengte: 345 meter. Maximale deining langszij: 1 meter (= 3 meter deining in Eurogeul).

Nijlhaven uitgaand

Tijrestricties uitgaand Nijlhaven: geen

Gebruik sleepboten uitgaand Nijlhaven:

Schepen met $L \geq 250$ m: Loods Aantal Boten met een minimum van 2 sleepboten van elk minimaal 60 ton BP.

Schepen met $L > 180$ m en < 250 m: Loods Aantal Boten met een minimum van 1 sleepboot van minimaal 60 ton BP.

Schepen met $L \leq 180$ m: Loods Aantal Boten met een minimum van 1 sleepboot van minimaal 45 ton BP. Als het schip beschikt over additionele manoeuvreermiddelen zoals Azipod, kan de loods van deze eis afwijken.

Bijkomende afspraken Nijlhaven, uitgaande schepen: Het is voor schepen met $L > 120$ m niet toegestaan om de zuidelijke of de noordelijke ligplaats te passeren als die bezet is.

Als ligplaats 1 bezet is door een LNG-carriers, kan een LNG-carrier op ligplaats 2 vertrekken via de zuidzijde.



Yukonhaven

Yukonhaven inkomend

Tijrestricties Yukonhaven inkomend: geen.

Gebruik sleepboten inkomend Yukonhaven: Loods Aantal Boten

Bijkomende afspraken Yukonhaven, inkomende schepen: Maximale scheepslengte 180 m

Yukonhaven uitgaand

Tijrestricties Yukonhaven uitgaand: geen.

Gebruik sleepboten uitgaand Yukonhaven: Loods Aantal Boten

Bijkomende afspraken Yukonhaven, uitgaande schepen: geen

MDOH



MDoH digitaal uploaden en versturen.

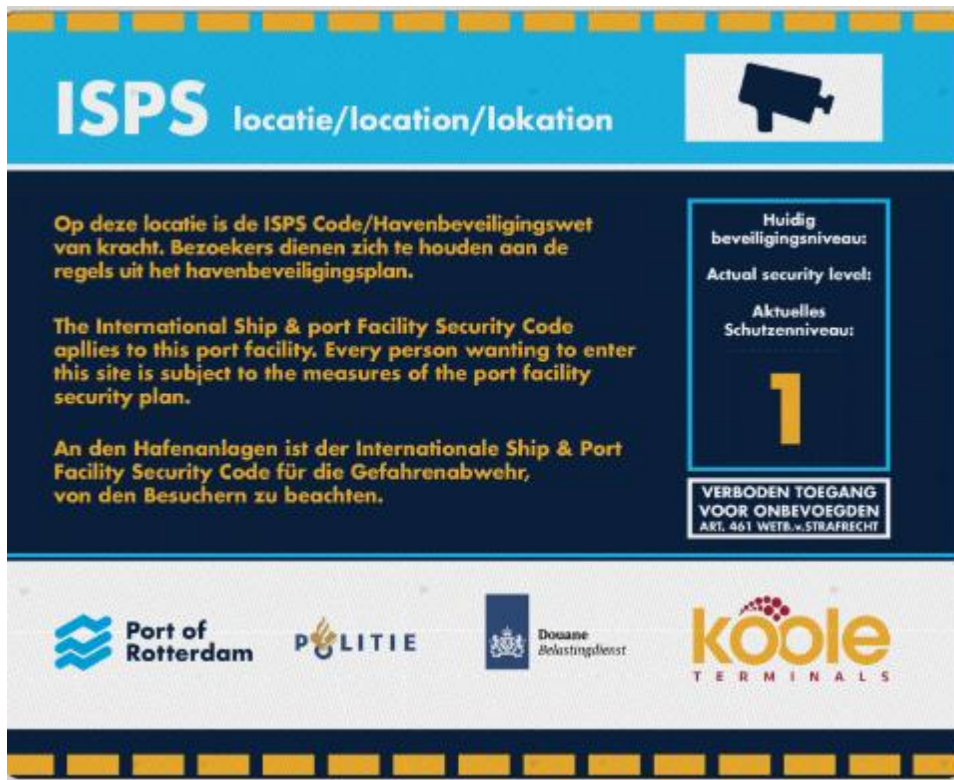
Vanaf 1 september 2021 dient u de Maritime Declaration of Health (MDoH) voor elk schip digitaal aan te leveren aan de havenmeester via Melding Schip in het Port Community Systeem (PCS) van Portbase. Het versturen van de MDoH mag pas binnen 24 uur vóór aankomst op het gekozen Pilot Boarding Place (PBP) maar niet later dan 6 uur voor ETA PBP. Voor inkomende reizen vanuit het achterland (uit Duitsland en België) geldt dezelfde meldplicht.

MDoH moet de recente situatie aan boord weergeven.

Een MDoH die niet de meest recente situatie aan boord weergeeft, bv. met een datum die meer dan 1 dag oud is of die niet tussen 24 en 6 uur voor aankomst op de Pilot Boarding Place door de agent wordt verstuurd, wordt niet geaccepteerd.

Portbase Support pagina Meer informatie over hoe de nieuwe functionaliteit werkt, vindt u op de Portbase Support pagina: <https://support.portbase.com/services/melding-schip>.

ISPS



ISPS en toelatingsbeleid in het kort

Algemeen:

De centrale functionaris in de haven ten aanzien van Port Security is de Port Security Officer (PSO), een rol die wordt ingevuld door de Havenmeester.

Alle internationale zeehandelsvaart groter dan 500 bruto tonnage (BT, in het engels GT), alle internationale passagiersvaart over zee en alle overige schepen die zelf aangeven dat zij beschikken over een ISPS Certificaat (een ISSC) moeten voldoen aan de ISPS Code. Daardoor zijn zij verplicht ten minste 24 uur voorafgaand aan hun scheepsbezoek bepaalde Security informatie te melden aan de Port Security Officer.

De port facilities waar dergelijke schepen afmeren moeten eveneens voldoen aan de ISPS Code.

ISPS plichtige schepen en port facilities: De ISPS Code is van toepassing op de volgende soorten schepen die voor internationale reizen worden gebruikt:

Passagiersschepen met inbegrip van hogesnelheidspassagiersvaartuigen.

Vrachtschepen, met inbegrip van hogesnelheidsvaartuigen met een bruto tonnage van 500 of meer.

Booreenheden met eigen voorstuwing.

Schepen die op eigen initiatief beschikken over een Ship Security Plan (SSP).

De ISPS Code is eveneens van toepassing op de terminals die ISPS-plichtige schepen afhandelen. In de ISPS Code worden dit port facilities genoemd.

De ISPS Code is niet van toepassing op:

oorlogsschepen en troepentransportschepen, vrachtschepen van minder dan 500 BT, schepen zonder mechanische aandrijving, houten of op primitieve wijze gebouwde schepen, vissersschepen, schepen waarmee geen economische activiteit wordt bedreven.

Security Levels:

Zowel voor port facilities (terminals) als voor schepen bestaan drie security levels, 1, 2 en 3. Het is van belang te onderkennen dat dit beveiligingsniveaus zijn, met andere woorden, bij een hoger beveiligingsniveau (security level) worden meer maatregelen genomen om te garanderen dat de beveiliging van het schip respectievelijk de port facility gehandhaafd blijft. Het zijn dus géén dreigingsniveaus, al is de samenhang wel aanwezig.

Het belang van deze begripsbepaling is dat een hoger security level niet gelijk is aan een gevaarlijke(re) situatie. De extra beveiligingsmaatregelen hebben juist tot doel een gevaarlijke situatie te voorkomen.

Het security level van schepen wordt bepaald door de vlaggenstaat of de havenstaat, van port facilities en security objecten door de nationale overheid. In Nederland is de Minister van Justitie en Veiligheid bevoegd tot het nemen van een beslissing tot wijziging van het security level.

SSPI (ship security pre-arrival information)

Een zeeschip dat een bezoek brengt aan een haven in het beheergebied is verplicht de Ship Security Pre-arrival Information aan te leveren als onderdeel van de EKH, via Portbase. De melding dient uiterlijk 24 uur voor aankomst te worden gedaan of bij vertrek uit een dichtbij gelegen haven.

Noot:

Vanaf 02-01-23 kan de agent alleen nog een complete security melding versturen naar de Havenmeester vanuit PCS. Het is dan ook niet meer mogelijk om meldingen te versturen zonder de verplichte 10 port facilities op te geven. Echter zijn er 2 valide redenen dat een agent minder dan 10 facilities opgeeft en dat is in het geval van een nieuw schip of een nieuwe eigenaar. Als dit het geval is, kan de agent dit aangeven in PCS en wordt dat zichtbaar in de Security taak. Deze aanpassing in PCS zorgt ervoor dat er minder incomplete meldingen binnenkomen en de havenmeester de melding sneller kan beoordelen.

Aan de grondbericht



Vanuit de EKH (elektronisch kennisgeving havenmeester) wordt een schip beoordeeld of het ivm de waterstand een tij schip is. Dit is in eerste instantie gebaseerd op de Astronomische gegevens. Gaat het hierbij om een ondiepte waardoor het schip de ligplaats niet kan bereiken, dan bestaat de mogelijkheid om wanneer er tijd genoeg is de baggerdesk te vragen om de ondiepte voor aankomst schip weg te nemen.

Wanneer er geen sprake is van een ondiepte (of ondiepte kan niet tijdig worden weggenomen) maar het schip een te grote diepgang heeft voor desbetreffende ligplaats, zal het HCC met de actuele tij-gegevens berekenen wanneer het schip eventueel de ligplaats op hoogwater kan bereiken, een tij-poort wordt hiervoor opgesteld. Daarnaast wordt berekend hoeveel water op laagwater het schip te kort komt om bij laagwater drijvende te blijven (ook lettend op een eventueel volgend laagwater).

In het "Aan de grondbericht" wordt nauwkeurig aangegeven welke diepgang het schip moet hebben op welk tijdstip om drijvende te blijven.

Dit bericht wordt vervolgens per PDF naar de agent gestuurd waarbij het de bedoeling is dat de agent de kapitein op de hoogte stelt.

Bericht



Datum Klik of tik om een datum in te voeren.

Telefoon +31 (0)10 252 1000

E-mail HCC@portofrotterdam.com

Aan

Aantal pagina's 1 (incl. bijlagen)

Ter attentie van

Email

Van hcc@portofrotterdam.com

Kopie aan

Onderwerp Aan de grond bericht

Geachte heer / mevrouw,

Wij maken u, vertegenwoordiger van de eigenaars, erop attent dat het nader genoemde vaartuig met de opgegeven diepgang van [] meter hoogstwaarschijnlijk op de door u aangevraagde ligplaats aan de grond zal komen indien er niet voldoende wordt uitgelost na aankomst.

Het havenbedrijf hanteert een always afloat policy. Gebaseerd op de OSR getijgegevens is uw maximaal toegestane diepgang [] meter om [] uur lokale tijd op. Klik of tik om een datum in te voeren.

Indien gewenst kunt u zich door het Haven Coördinatie Centrum laten informeren over de meest recente verwachting.

Ik verzoek u de kapitein / reder / terminal onmiddellijk in kennis te stellen, zodat zij maatregelen ter zake kunnen treffen.

Het afmeren van het vaartuig op de onderhavige ligplaats blijft, zoals gebruikelijk, volledig voor de verantwoording van de gezagvoerder. Ter zake kan dezerzijds geen enkele aansprakelijkheid worden aanvaard.

Naam schip

Betreffende ligplaats

De Havenmeester van Rotterdam,

Namens deze,

De Duty Officer HCC.

Post: Havenbedrijf Rotterdam N.V., Postbus 6622, 3002 AP Rotterdam

Bezoek: World Port Center, Havennumero 1247, Wilhelminakade 906, 3072 AP Rotterdam

Website: www.portofrotterdam.com  24354561  INGBNL2A  NL39 INGB 0663 616476

 1 / 1

Als u een "aan de grondbericht" ontvangt, breng dan altijd de kapitein daarvan op de hoogte. Het kan heel veel kosten met zich mee brengen indien dit niet gebeurt. Let ook altijd op de uiterste tijd waarop het schip een bepaalde hoeveelheid uitgelost moet hebben. Bestel bijvoorbeeld het schip om te gaan verhalen indien dit niet gaat lukken. Neem bij vragen altijd contact op met het HCC.

Noodprocedure


NOODPROCEDURE BESTELFORMULIER

IN TE VULLEN DOOR AGENT / HCC

Soort reis

Beveiligd
 Tijd gebaseerd op

Schepgegevens

Schepenamen

Collisje

Lengte

 m
 Breedte

 m

Diepgang

 m
 IMO

Ligplaats details

Herkomst

Polen

 van

Bestemming

Aanwezigheid

Ligplaats opmerking

Afwezigheid

MOON ontvangen
 ☐ JA ☐ NEE

Instructies van agent

Overige

Leids gevraagd
 ☐ JA ☐ NEE

PEC Houder RM

Roelers

Roelers

JA, VAST
 ☐ JA, LOS
 ☐
 (aanvinken indien van toepassing)

Aantal sleepers

Sleepdienst

Maak een keuze

Maak een keuze

Maak een keuze

LOA / HCU (Aangepaste loaddienst)

Kept IMO LOA
 ☐ JA ☐ NEE

Heel geschikt

Geregtvaardigd
 ☐ JA ☐ NEE

Heel methode

Kept oeveraand LOA
 ☐ JA ☐ NEE

(tot 125 meter)

Agentchap

Naam agentchap

Naam waterkolk

IN TE VULLEN DOOR HAVENBEDRIJF / HCC (operationeel)

Rechtlijnen

Leedplicht

Tij / Geel

Transport
 ☐ JA

Poort

Bijzonderheden

pagina 1/1

Bij vooraankondiging of in adhoc situaties waarbij Hamis/Port Assist of SPIL-GIDS niet meer werkt kan er besloten worden door de DO Verkeer om over te gaan op de noodprocedure.

DO Verkeer zal proberen om een beeld te krijgen van de duur van de storing. Is de inschatting dat een storing langer gaat duren dan een uur, dan zal de DO Verkeer besluiten om over te gaan op de noodprocedure.

DO Verkeer geeft een Pin- bericht uit.

Inkomende- en doorgaande reizen

De 24-uurs meldplicht wordt verschoven naar 8 uur. Alle meldingen moeten rechtstreeks bij het HCC worden ingediend. U dient gebruik te maken van het formulier uit bijlage 1, 2 of 3, afhankelijk van de soort reis of melding die u wilt doen. Updates van de ETA dient u telefonisch of per e-mail door te geven aan het HCC. U dient zelf te controleren of uw melding is aangekomen.

Vervolg Noodprocedure

Uitgaande en verhalende reizen

Uitgaande en verhalende reizen dient u per e-mail uiterlijk 2 uur voor vertrek door te geven aan het HCC.

Bij uitval van niet alleen Hamis/Port Assist maar van het totale netwerk kan dit formulier met de hand worden ingevuld en gefaxt (Fax HCC staat in de incidentenkamer telnr. 010 252 1912)

Agenten blijven PCS invullen naast het invullen van het formulier!

Mocht onverhoopt een storing optreden, wordt u over de aan- en afmelding hiervan door Portbase op de hoogte gehouden via berichtgeving op My Portbase en/of via e-mail en/of telefonisch en/of via de website www.portbase.com.

Bij een verstoring van de digitale systemen dient er via de Noodprocedure gewerkt te worden. Agentschappen vullen het formulier in en versturen dit naar het HCC. Vanuit het HCC wordt dit formulier doorgezonden naar de NDV. Omdat er geen systemen meer beschikbaar zijn is het van het grootste belang dat het formulier helemaal volledig wordt ingevuld. Als voorbeeld: welke sleepbootfirma (ook bij 0 sleepers), exacte ligplaatsinformatie (op bolderniveau), afmeerzijde, PEC houder enz enz. Voorkom dat er nagebeld moet worden in dit soort gevallen. Wees er goed van bewust dat tijdens de noodprocedure de reizen ook(volledig) ingevuld moeten in PCS zodat deze bij hervatting weer doorlopen in de systemen.

Meldplicht zeeschepen

In de regeling meldplichtige zeeschepen staat aangegeven welke schepen **elektronische** meldplicht hebben.

- Zeeschepen met bruto tonnage van 300 of meer
- Zeeschepen die gevaarlijke stof vervoeren
- Zeeschepen die schadelijke stof vervoeren

In de artikelen 2, 3 en 4 van de [Regeling meldplichtige zeeschepen 2020](#) is aangegeven wat men moet melden bij aankomst, verhalen en vertrek

- Bezoek identificatie (NLRTM nummer);
- Identificatie schip: Naam, roepnaam en IMO nr/ MMSI nr;
- Entry/ Exit point;
- Naam kapitein;
- Nr. PEC (indien van toepassing);
- Eventuele bijzonderheden (defecten, schade, beperkingen);
- Aantal opvarenden;
- Diepgang;
- Naam loodsencoöperatie (indien van toepassing);
- Naam van het in te zetten sleepersbedrijf (indien van toepassing);
- Aantal sleepboten (indien van toepassing);
- Naam van de in te zetten bootliedenorganisatie (indien van toepassing);
- Naam van de scheepsagent;
- Naam van de contactpersoon bij de scheepsagent;
- Estimated time of departure (etd) vanaf de ligplaats.

De **melding** aankomst moet gedaan zijn:

- tenminste 24 uur voor aankomst
- Op moment van vertrek vorige haven als de vaartijd minder is dan 24 uur
- Als de bestemming tijdens de reis verandert
- LNG-schepen, Diepgang 17,40m of meer 48 uur van tevoren

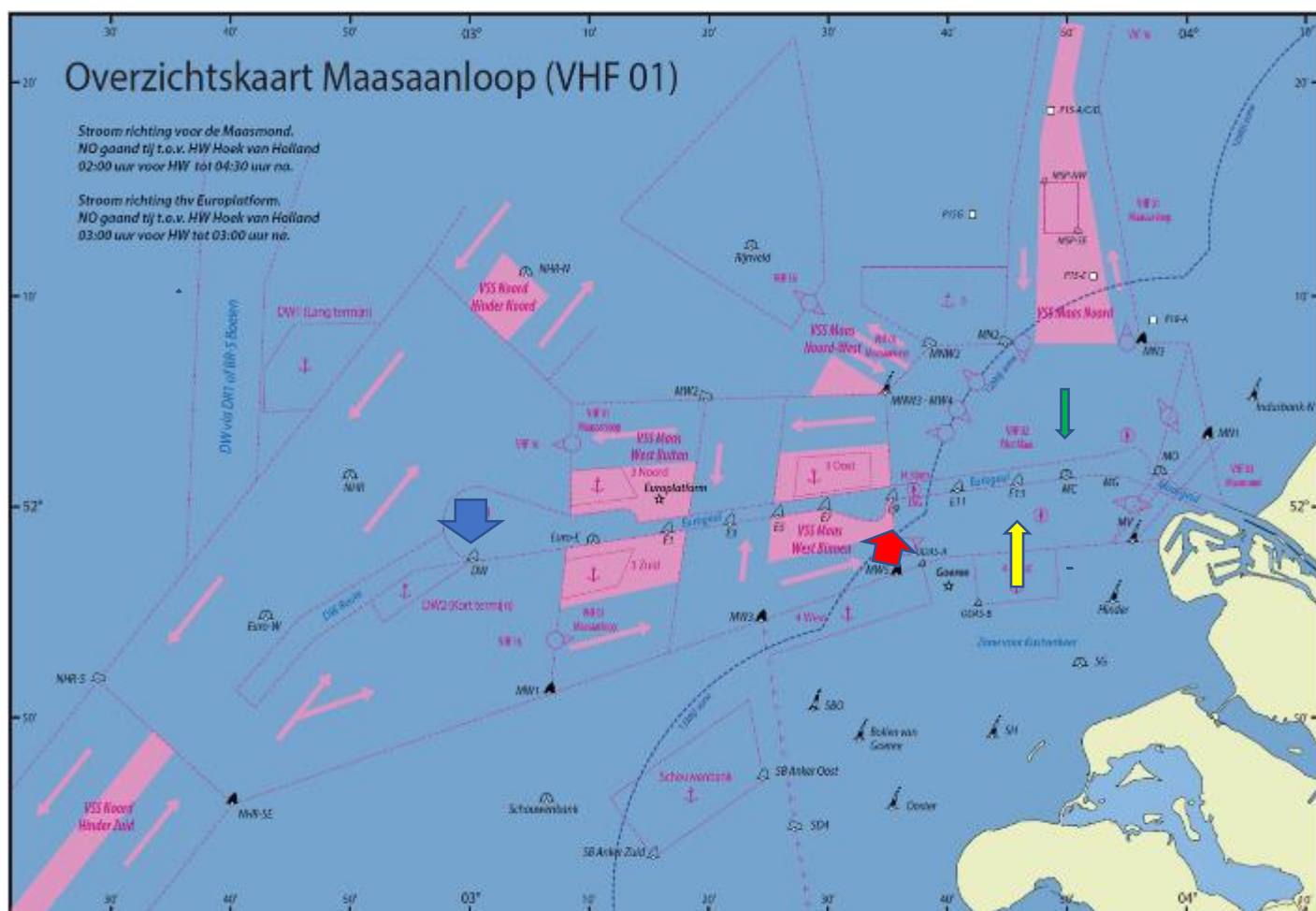
De **melding** vertrek of verhalen moet gedaan zijn:

- Tenminste 6 uur voor vertrek
- Tenminste 12 uur voor vertrek bij gebruik loods, sleepers of roeiers
- LNG-schepen, Diepgang 17,40m of meer 12 uur van tevoren

Wijzingen van meer dan 30 minuten moeten worden gemeld.

De meldingen moeten elektronisch gedaan worden via PortBase.

Beloodsingspunten



loodsstation Rendez-Vous voor Geulers (> 17,40 mtr diepgang)



loodsstation E 9: LNG schepen > 180 mtr



loodsstation E 13: Containerschepen > 350 mtr + Semi Geulers (> 14,30 mtr diepgang)



loodsstation Maas Center: alle overige vaart

Opleggen Zeeschip



Het HCC heeft **geen** ligplaats beschikbaar voor zeeschepen die opgelegd worden. Er wordt verwezen naar een ligplaats bij een stuwadoor of een werf.

De volgende voorschriften dienen, gedurende de tijd dat het schip in de haven ligt afgemeerd, nageleefd te worden:

Het schip ligt deugdelijk afgemeerd

De gebruikte afmeerdraden cq trossen zijn in deugdelijke staat

Er wordt deugdelijke en doelmatige verlichting gebruikt

Het schip vertrekt of verhaalt op het eerste verzoek daartoe van de havenmeester

Er is voldoende gekwalificeerde bemanning aan boord die in geval van een calamiteit, al dan niet met behulp van een loods, roeiers of sleepboten, alle benodigde maatregelen kunnen verrichten

Gedurende het verblijf beschikt het schip over een agentschap en bij verandering van het agentschap wordt dit onmiddellijk aan het HCC gemeld

Bruggen en sluizen

In het Rotterdamse havengebied inclusief de Drechtsteden kunnen schepen verschillende bruggen en sluizen tegenkomen. Iedere brug/sluis heeft zijn eigen beperking. Het is belangrijk om je van tevoren op de hoogte te stellen van die mogelijke beperkingen en de details met het schip te bespreken. Sommige bruggen/sluizen dienen van tevoren besteld te worden en hebben te maken met een spertijd.

Een van de sites die geraadpleegd kan worden voor wat betreft bijvoorbeeld de onderdoorvaart hoogte of openingstijden is www.rotterdam.nl/bruggen-en-sluizen of www.vaarweginformatie.nl

Bruggen en sluizen - Alblasserdamse Brug (Brug over de Noord)



Vaste brug

Hoogte 12,90 +NAP

Breedte 180,00

Basculebrug

Hoogte 7,50 +NAP

Breedte 43,00

De Brug over de Noord ligt halverwege de rivier de Noord en is de enige brug over deze rivier. De Noord stroomt tussen de Beneden-Merwede en de Lek. De brug verbindt Hendrik-Ido-Ambacht met Alblasserdam in de regio Rotterdam/Dordrecht. De boogbrug is zelf niet beweegbaar, maar aan de oostkant bevindt zich een aparte basculebrug die open kan voor de scheepvaart.

Bediening op afstand vanuit VMC Rhoon, 088 - 798 51 32

Bruggen en Sluizen - Baanhoekbrug



Doorvaarthoogte indien gesloten: 11.5 meter, breedte: 30 meter.

De Baanhoekbrug is een type vakwerkbrug over de Beneden Merwede gelegen op Rkm 971,30 in de gemeenten Sliedrecht en Dordrecht.

De brug heeft drie delen, waarvan het beweegbare deel aan de zuidzijde een breedte van 30 meter en geopend een vrije doorvaarthoogte heeft. De beide vaste delen hebben een breedte van 75 meter. De brug wordt op telefonische aanvraag bediend vanuit de verkeerspost Dordrecht (minimaal 1,5 uur vantevoren). Vanaf de Baanhoekbrug tot 1000 meter benedenstrooms van de Dordtse bruggen en in de Noord tot kilometeraai 978 (ongeveer 2000 meter vanaf de splitsing de Noord in) voert de Sector Dordrecht via marifoonblokkanaal 79 de regie over het scheepvaartverkeer.

Bruggen en Sluizen – Botlekbrug



Hoogte 14,00 +NAP

Hoogte 45,00 +NAP geopend

Breedte 87,35

Diepte 7,00 -NAP (Oostzijde)

Diepte 9,45 -NAP (Westzijde)

De Botlekbrug is een hefbrug voor weg- en spoorverkeer over de Oude Maas in het Rotterdams havengebied. De nieuwe Botlekbrug is 1200 meter lang, heeft twee beweegbare hefdelen en een overspanning van 92 meter. In gesloten stand heeft de brug een doorvaarthoogte van 14 meter op NAP, de werkelijke doorvaarthoogte is afhankelijk van het getij en is 12.88 meter ten opzichte van het gemiddeld hoog water. De heftoren van ruim 55 meter kunnen de brugdekken optrekken tot een doorvaarthoogte van 45,6 meter.

Verkeerscentrale Rhoon 088 - 798 51 32

Bruggen en Sluizen - Dintelhavenbrug



Vaste bruggen

Hoogte 12,50 +NAP

Breedte 80,00

Diepte 6,00 +NAP

De Dintelhavenbrug verbindt de beide oevers van de Dintelhaven, over de autobrug loopt de A15. Naast de autobrug bevindt zich een spoorbrug, de Dintelhavenspoorbrug. De bruggen bevinden zich ter hoogte van de plaats waar het Dintelkanaal uitmondt in het Hartelkanaal.

Bruggen en Sluizen – Van Brienoordbrug



Basculebruggen

Hoogte 22,50 +NAP

Breedte 50,00

Diepte 7,50 -NAP

Vaste bruggen

Hoogte 25,00 +NAP

Breedte 280,00

Diepte 7,50 -NAP

De Van Brienenoordbrug is een dubbele boogbrug in Nederland, gelegen aan de oostkant van Rotterdam. Over de brug loopt de A16 met 12 rijstroken. Het is de langste boogbrug van Nederland en de drukste brug van Europa. De brug is in totaal 1320 meter lang, waarvan de hoofdoverspanning 307 meter bedraagt en de Nieuwe Maas kruist. De doorvaartwijdte bedraagt 280 meter. De vrije onderdoorgang is circa 24 meter, waarbij de Van Brienenoordbrug beweegbaar is, hogere schepen vereisen een brugopening.

Verkeerscentrale Rhoon 088 - 798 51 32

Bruggen en Sluizen – Calandbrug



Hefbrug

Hoogte 11,78 +NAP

Hoogte 49,60 +NAP geopend

Breedte 46,00

Diepte 12,65 -NAP

Vaste brug

Hoogte 11,67 +NAP

Breedte 80,00

Diepte 12,65 –NAP

De **Calandbrug** is een stalen hefbrug over het Calandkanaal in het Nederlandse industriegebied Rotterdam-Europoort. De doorvaartopening van de hefbrug is 50 meter hoog en 60 meter breed.

Op 10 mei 2022 is bij een reguliere inspectie een storing aan de brug geconstateerd. De kogellagers van het omloopwiel waren in 2 torens van de brug kapot. Daardoor kan de brug niet meer bediend worden en is besloten deze in open stand te zetten zodat scheepvaart door kan gaan.

Bruggen en Sluizen – Dordtse Brug (Zwijndrechtse Brug)



Vaste bruggen

Hoogte 11,40 +NAP

Breedte 21,00 (noord)

Breedte 72,00 (midden)

Breedte 66,00 (Zuid)

Dubbele basculebrug

Hoogte 10,75 +NAP

Breedte 44,00

Hefbrug

Hoogte 46,50 +NAP

Breedte 44,00

De Verkeersbrug Dordrecht, ook wel Stadsbrug, tussen Zwijndrecht en Dordrecht is een vakwerkbrug en basculebrug en overspant de rivier de Oude Maas. De brug heeft een totale lengte van 1.330 meter. Onder de vakwerkbruggen is een doorvaartbreedte van 66 en 72 meter beschikbaar. De basculebrug bestaat uit twee stalen vallen van 24 meter lengte, de doorvaartbreedte bedraagt hier 44 meter.

Verkeerscentrale Dordrecht 0800-023 62 00 - (078) 633 77 33

Bruggen en Sluizen - Erasmusbrug



Basculebrug

Hoogte 3,70 +NAP

Breedte 50,12

Diepte 7,50 -NAP

Vaste brug

Hoogte 12,50 +NAP

Breedte 270,00

Breedte 200,00 op 12,50 +NAP

Diepte 10,50 -NAP

De Erasmusbrug is naast de Willemsbrug de tweede brug over de Nieuwe Maas in het centrum van Rotterdam. De 284 meter lange tuibrug heeft een 139 meter hoge geknikte asymmetrische stalen pyloon. Tussen de Kop van Zuid en de pyloon is er een 89 meter lange basculebrug voor schepen die niet onder de tuibrug door kunnen. Deze basculebrug is de grootste en zwaarste basculebrug in West-Europa. De brug wordt vanwege het drukke landverkeer lokaal bediend. Vanaf de brug wordt de Koninginnebrug op afstand bediend.

Buiten de normale dienstregeling kan de brug uitsluitend in bijzondere gevallen, op aanvraag van de Havenmeester, worden geopend. De aanvraag daartoe dient tenminste een uur tevoren te worden ingediend. Erasmusbrug 010 - 485 79 00

Bruggen en Sluizen - Harmsenbrug



Basculebrug

Hoogte 11,55 +NAP

Breedte 19,90

Diepte 5,50 -NAP

Vaste brug

Hoogte 11,57 +NAP

Breedte 103,50

Diepte 5,50 -NAP

De Harmsenbrug is een tuibrug en basculebrug, gelegen in het Rotterdams havengebied. De brug overspant het Hartelkanaal, over de brug loopt de N57. De Harmsenbrug is een tuibrug met een basculegedeelte aan de zuidzijde. De Harmsenbrug heeft een totale overspanning van circa 280 meter, met een hoofdoverspanning van 109 meter. De doorvaartwijdte is 103 meter.

Bedieningstijden - bediening met 4 uur voormelding, Volkeraksluizen 088 - 797 49 90

Bruggen en Sluizen – Hartelsluis



Schutsluis

Hoogte 10,75 +NAP

Lengte 280,00

Breedte 23,98

Diepte 5,00 -NAP

De Hartelsluis is een schutsluis aan het begin van het Hartelkanaal bij de Oude Maas en is onderdeel van de Hartelkering. Per 1 oktober 2018 staat de Hartelsluis het gehele jaar vierkant open en is daarmee vrij toegankelijk voor de scheepvaart. Dientengevolge is er geen sluismeester meer op het complex aanwezig en zijn scheepvaartseinen geblindeerd. Vanwege het feit dat de Hartelsluis niet bediend of geschouwd behoeft te worden, vervalt de voormelding. Let wel op de eventuele opening van de brug (zie hieronder)

Bruggen en Sluizen - Hartelbrug



Basculebrug

Hoogte 10,75 +NAP

Breedte 23,98

Diepte 5,50 -NAP

Vaste brug

Hoogte 12,00 +NAP Zuid

Hoogte 10,00 +NAP Noord

Breedte 95,00 Zuid

Breedte 45,00 Noord

Diepte 5,50 -NAP

Zowel de Hartelbrug als de Zoetwaterkanaalbrug zijn basculebruggen met twee beweegbare delen, over het Hartelkanaal en over het Voedingskanaal. Direct ten westen van de brug ligt de Hartelkering, die in geval van hoogwater het Hartelkanaal van de Oude Maas afsluit, zodat achterliggende gebieden niet kunnen overstromen. Melding voor doorvaart Hartelsluis bij een gewenste opening Hartelbrug vindt plaats op VHF18* of op telefoonnummer 088-7985132 bij brugoperator VMC Rhoon.

Bruggen en Sluizen – Hollandsche IJsselkering (Algerakering)



Vaste brug

Hoogte 8,40 +NAP

Breedte 80,00

Diepte 6,20 -NAP

Basculebrug Algerasluis

Hoogte 7,40 +NAP

Breedte 23,50

Diepte 4,50 -NAP (vaardiepte)

De Hollandsche IJsselkering, Stormvloedkering Hollandse IJssel, of Algerakering is een stuw in de Hollandse IJssel, die dient om te voorkomen dat bij extreem hoogwater te veel water landinwaarts komt. De stormvloedkering is gebouwd in de Hollandse IJssel op de gemeentegrens van Capelle aan den IJssel en Krimpen aan den IJssel.

Bediening met 4 uur voormelding moet worden aangevraagd bij de Volkeraksluizen, 0168 - 477 500.

Bruggen en Sluizen – Koningshavenbrug (Koninginnebrug of de Hef)



Hefbrug

Hoogte 8,20 +NAP

Hoogte 46,60 +NAP geopend

Breedte 50,14

Diepte 6,50 -NAP

Diepte 7,00 -NAP bij een breedte van 28,00

De Hef is de populaire benaming van de Koningshavenbrug, een sinds 24 september 1993 voor het treinverkeer buiten gebruik gestelde spoorweghefbrug over de Koningshaven. De Koningshaven scheidt het Noordereiland van de wijk Feijenoord.

De brug is onbemand. Bediening op aanvraag met 1 uur voormelding via de Erasmusbrug.

Bruggen en Sluizen – Papendrechtse Brug (Merwedebrug)



De doorvaarthoogte is NAP + 13,40 m. breedte: 193 meter

De Merwedebrug in Papendrecht is een stalen boogbrug in Nederland, gelegen in de rijksweg N3 tussen Papendrecht en Dordrecht. De Merwedebrug overspant de Beneden-Merwede en kent een totale overspanning van 1.032 meter en een hoofdoverspanning van 203 meter. De brug bestaat uit een boogbrug en een aangebouwde beweegbare basculebrug. De basculebrug ligt ten noorden van de boogbrug.

Bediening via de VerkeersCentrale Rhoon

Bruggen en Sluizen – Rozenburgse sluis



Schutsluis

Lente 305,00

Breedte 24,08

Diepte 6,50 –NAP

De Rozenburgsesluis is een schutsluis die het Calandkanaal met het Hartelkanaal verbindt. De sluis wordt in principe altijd bediend en heeft marifoonkanaal 22. (010-2522660). Vanaf zaterdag 4 april 2020 is passage van de Rozenburgsesluis niet meer mogelijk met een onbeperkte doorvaarthoogte vanwege het aanbrengen van een spoorbrug over het sluiscomplex. De doorvaarthoogte van de spoorbrug over de sluis bedraagt +14 meter NAP.

Bruggen en Sluizen - Spijkenissebrug



Hefbruggen

Hoogte 12,50 +NAP

Hoogte 45,00 +NAP geopend

Breedte 87,50

Diepte 8,50 -NAP

De Spijkenisserbrug is een verkeersbrug over de Oude Maas tussen Hoogvliet en Spijkenisse. De provinciale weg N492 (de Groene Kruisweg) ligt over deze brug.

Bediening op afstand vanuit de VerkeersCentrale Rhon.

Bruggen en Sluizen - Suurhoffbrug



Basculebrug

Hoogte 11,37 +NAP

Breedte 24,00

Diepte 5,50 -NAP

Vaste brug

Hoogte 11,37 +NAP

Breedte 90,00

Diepte 5,50 -NAP

Sinds 1 januari 2017 is het beweegbare deel van de Suurhoffbrug buiten gebruik gesteld en wordt niet meer bediend. Het beweegbare deel is dichtgelast.

De Suurhoffbrug verbindt de beide oevers van het [Hartelkanaal](#)

Maeslantkering (Stormvloedkering Nieuwe Waterweg)

1 keer per jaar, voor het begin van het stormseizoen, sluit Rijkswaterstaat de Maeslantkering en de Hartelkering om deze [stormvloedkeringen](#) te testen. Het uitvaren, sluiten en afzinken van de armen duurt ruim twee uur. De Hartel- en Maeslantkering sluiten altijd samen. Dit betekent dat het Hartelkanaal en de Nieuwe Waterweg volledig zijn gesloten voor de scheepvaart. Scheepsbewegingen die geen hinder ondervinden van de sluiting kunnen wel gewoon plaatsvinden zoals verhalen van Waalhaven naar Eemhaven en van de Europahaven naar de Amaliahaven etc.



Aanvragen HCC

Transporten



Bij bijzondere transporten wordt er onderscheid gemaakt tussen kleine- en grote transporten. Kleine transporten voegen zich in de verkeersstroom. Bij grote transporten moet de overige scheepvaart zich hieraan aanpassen, soms zelfs door regulering van de vaarwegbeheerder (VTS).

Bij kleine transporten wordt via de website van het havenbedrijf een werkblad aangevraagd. Deze aanvraag wordt beoordeeld door het HCC en de loodsdienstleider. Eventuele op- of aanmerkingen worden vervolgens teruggekoppeld naar de agent.

Bij grote bijzondere transporten bestaat de mogelijkheid een voorbespreking te organiseren. Deze voorbespreking vindt plaats op verzoek van een of meer van de partijen. Op basis van de voorbespreking wordt door het HCC, in overleg met de Loodsdienstleiding, een werkblad opgesteld. Daarin worden onder meer relevante randvoorwaarden rondom wind, tij, het gebruik van sleepboten en andere restricties opgenomen.

Informatie vooraf

In de voorbereiding is het van belang dat alle partijen van zoveel mogelijk informatie worden voorzien. Dit betreft de afmetingen, indien mogelijk een aantal foto's van het object en, in het geval van een ponton, informatie over de deklading.

Sleepboten

Met behulp van een door het Loodswezen en Havenbedrijf ontworpen 'sleepbotenmatrix' geeft de Havenmeester een advies over het aantal te gebruiken sleepboten. Daarin worden onder meer de diepgang en de grootte van het object, het traject en historisch vergelijkbare reizen meegenomen. De agent kan dit advies gebruiken in het aantal te bestellen sleepboten. Eventuele aanvullende eisen met betrekking tot het gebruik van sleepboten door bijzondere omstandigheden komen tijdens voorbesprekingen aan de orde.

Zeeslepers

Voor inkomende en uitgaande transporten naar en van het achterland die door zeeslepers geassisteerd worden geldt in de regel dat zeeslepers niet later dan de Handelskade in Dordrecht afkoppelen en niet eerder dan de Handelskade aankoppelen.

Opstappen van de loods

Bij inkomende transporten met zeeslepers stapt de loods uit veiligheidsoverwegingen op zee niet alleen op een ponton, maar op de zeesleper. Afhankelijk van het traject stapt de loods binnen over op het ponton of wordt een extra loods ingezet op het ponton.

Breedteoverschrijding



Als er op een locatie boord/ boord overslag plaats gaat vinden of er gaat een schip naar een ligplaats en de toegestane breedte wordt overschreden, vraag dan altijd tijdig een breedte overschrijding aan. Daarmee voorkomt u eventuele problemen. Iedere overschrijding moet bekeken worden om bijvoorbeeld te beoordelen of de doorvaart niet gestremd gaat worden.

Vaak is er toestemming mogelijk maar dan verbonden aan enkele voorwaarden. Iedere toestemming wordt altijd maar eenmalig verstrekt.

Formulieren online indienen

De formulieren 'Aanvragen voor 'Middelvoortveer' en 'Aanvragen buiten petroleumhaven' en 'Transport' kun je digitaal indienen. Maak hiervoor gebruik van My Port.

[Inloggen My Port →](#)

Overige formulieren

Aanvraag bevaan Oude Maas	Afval
Bijzonder transport	Bunkeren
Gas	Gevaarlijke stoffen
IMO	Ligplaatsen / havens
	Aanvraagformulier afmeren buiten petroleumhaven of LNG-haven (.docx)
	Aanvraagformulier eenmalige toestemming overschijding ligplaats dimensies (.docx)
	Aanvraag ontheffing Amazonehaven (.docx)
	Verklaring goederkundige (.pdf)
	Digitale formulieren
	Het aanvraagformulier afmeren buiten petroleumhaven of LNG-haven is als digitaal formulier beschikbaar.
	Inziden kan via My Port.

Vervolg Breedteoverschrijding



Haven Coördinatie Centrum (HCC)
Tuldenweg 10 | 3015 DZ Rotterdam
t: 010-2610000 | e: info@hccport.nl

Aanvraagformulier | Eenmalige overstemming overschrijding Lijpplaat c/schroeven

Bestanddeelnummer

Als dit aanvraagformulier terug is bij het Haven Coördinatie Centrum (HCC) van de eenmalige overstemming, mag het voor het gebruik van de Lijpplaat c/schroeven worden overgeschreven (Lijpplaat c/schroeven).

Deze overschrijding van de breedte van de Lijpplaat c/schroeven kan worden overgeschreven (overgeschreven) indien het kan worden overgeschreven, of anderszins het kan worden overgeschreven (overgeschreven) indien het kan worden overgeschreven (overgeschreven).

Deze overschrijding kan worden overgeschreven (overgeschreven) indien het kan worden overgeschreven (overgeschreven) indien het kan worden overgeschreven (overgeschreven).

De breedte van de Lijpplaat c/schroeven

1. Gegevens van de Lijpplaat c/schroeven

- Aanvraagformulier van de Lijpplaat c/schroeven.
- Overstemming van de Lijpplaat c/schroeven.
- Indien van toepassing, de Lijpplaat c/schroeven.

2. Gegevens van de Lijpplaat c/schroeven

- Aanvraagformulier van de Lijpplaat c/schroeven.
- Lijpplaat c/schroeven met een eventuele breedte van de Lijpplaat c/schroeven.
- Overstemming van de Lijpplaat c/schroeven.
- Overstemming van de Lijpplaat c/schroeven.

3. Gegevens van de Lijpplaat c/schroeven

	Naam	Breedte	Afmetingen
Lijpplaat	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.
Lijpplaat c/schroeven	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.
Lijpplaat c/schroeven	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.
Lijpplaat c/schroeven	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.
Lijpplaat c/schroeven	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.	0,10 of 0,15 cm breedte in de Lijpplaat c/schroeven.

4. Reden van de overschrijding

- De Lijpplaat c/schroeven kan worden overgeschreven (overgeschreven) indien het kan worden overgeschreven (overgeschreven).
- De Lijpplaat c/schroeven kan worden overgeschreven (overgeschreven) indien het kan worden overgeschreven (overgeschreven).
- De Lijpplaat c/schroeven kan worden overgeschreven (overgeschreven) indien het kan worden overgeschreven (overgeschreven).

Port of Rotterdam Rotterdam N.V. | Postbus 8522, 3000 AP Rotterdam
Boulevard Van der Meer 1247 | 3015 DZ Rotterdam
Web: www.portofrotterdam.com

Page 10
Page 111

Op dit moment wordt er gewerkt met een aanvraagformulier dat u krijgt toegestuurd. Vul svp alle benodigde gegevens in, bv de breedte van een kraan of ponton maar ook de tijdsduur. U krijgt bij toestemming een toestemmingsformulier retour met daarop de gestelde voorwaarden. Gekeken wordt hoe we deze werkwijze kunnen verbeteren.

Trekproef/Duwproef



Aanvragen via email: hcc@portofrotterdam.com

Op onderstaande locaties kan er een trekproef uitgevoerd worden:

Dordrecht Wilhelminahaven boei 5 maximaal 72 ton

Calandkanaal Heerema locatie, paal eigendom van Heerema, toestemming Heerema/Oudkerk

Er wordt alleen toestemming verleend voor de handeling, niet voor het gebruik van de paal (info via Oudkerk)

Calandkanaal PL 84 fenderpaal D1 + Alexiahaven PL 90, Koppaal T1, beide max 125 ton

Een trekproef aan T1 van PL 90 kan uitgevoerd worden terwijl de ligplaats bezet is door een zeeschip



Vervolg Trek/Duwproef

Op onderstaande locatie kan een trekproef worden uitgevoerd:

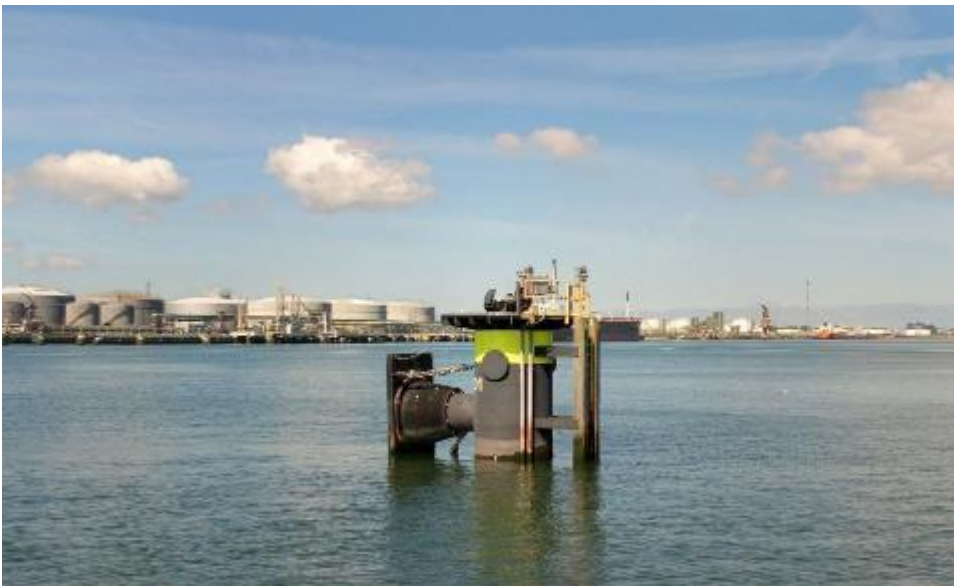
Alexiahaven PL 90 T1 Conefender (Er is geen reservering nodig via KING.

Locatie kan ook gebruikt worden als Paal 90 bezet is.



Calandkanaal PL 84 D1 Conefender (Er is een reservering nodig via KING.

De ligplaats dient vrij te zijn anders kan deze niet gebruikt worden.)



Wanneer PL 84 of PL 90 worden gebruikt voor het meten van de paaltrekkkracht is de client een bedrag verschuldigd van 1250 euro per dagdeel. Het verschuldigde palengeld is daarbij inbegrepen.

Vervolg Trek/Duwproef

Calandkanaal Heerema

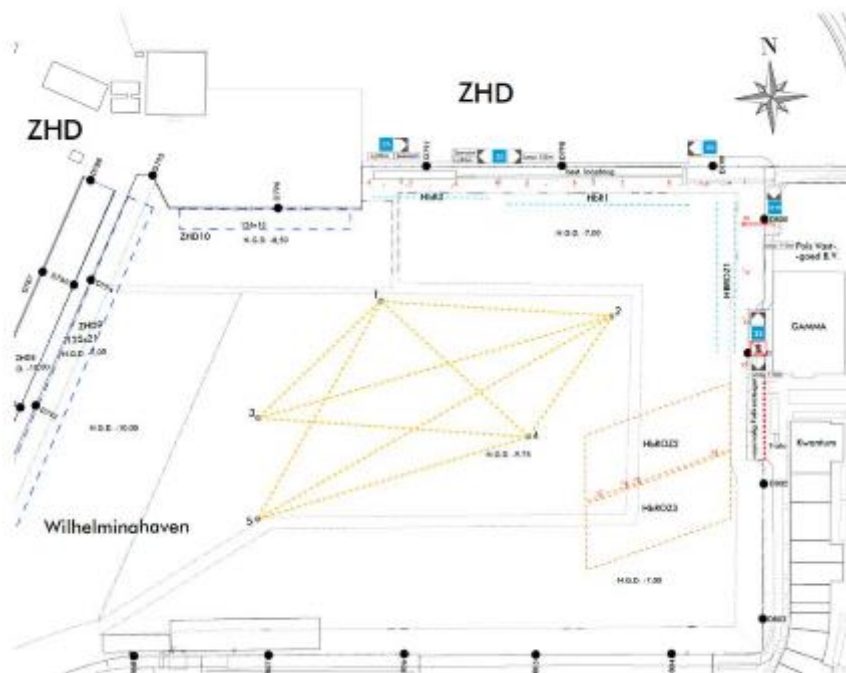
Reservering via Oudkerk.

Ondanks dat de paal van Heerema is, dient er ontheffing verleend te worden voor de handeling.



Wilhelminahaven Dordrecht Boei 5

Maximaal 72 ton BP



Locaties voor het uitvoeren van een duwproef:

Alexiahaven paal 90 D1 conefender

Calandkanaal paal 84 Fenderpaal D1

Beide ligplaatsen dienen vrij te zijn anders is het niet mogelijk om deze te gebruiken.

Afmeren buiten de PET

Artikel 5.4 Tankschepen met gevaarlijke stoffen

1. Tankschepen waarvan de lading- of sloptanks gevaarlijke stoffen of residuen daarvan bevatten mogen alleen ligplaats nemen in een petroleumhaven.
2. Tankschepen mogen ook op ligplaatsen buiten een petroleumhaven ligplaats nemen als de lading- of sloptanks:
 - a. alleen gevaarlijke stoffen met een uitsluitend brandbare eigenschap of residuen daarvan bevatten:
 - 1°. met een vlampunt van 55 graden Celsius of hoger;
 - 2°. een inerte atmosfeer bevatten, of; 17
 - 3°. maximaal 20% van de laagste explosiegrens brandbare dampen bevat en gesloten blijven, of;
 - b. alleen kaliumhydroxide, natriumhydroxide, fosforzuur, schadelijke stoffen die geen gevaarlijke stoffen zijn of residuen daarvan bevatten of leeg daarvan zijn.

Artikel 5.6 Zeetankschepen met gevaarlijke stoffen

1. Als een zeetankschip, als bedoeld in artikel 5.4, tweede lid onderdeel a, subonderdelen 2° en 3°, buiten een petroleumhaven ligplaats neemt:
 - a. wordt door een gasdeskundige het door de havenmeester vastgestelde formulier 'verklaring gasdeskundige' afgegeven;
 - b. blijven ladingtanks of sloptanks gesloten, en;
 - c. vinden er geen schoonmaakwerkzaamheden plaats van gevaarlijke stoffen of residuen met uitzondering van plantaardige of dierlijke oliën of alleen schadelijke stoffen genoemd in de IMDG Code, klasse 9. 2.
- Wanneer een zeetankschip, als bedoeld in het eerste lid, buiten een petroleumhaven gaat liggen, wordt dit vooraf gemeld aan de havenmeester.

www.portofrotterdam.com/nl/zeevaart/formulieren-en-checklists

Vervolg Afmeren buiten de Pet

Formulieren online indienen

De formulieren 'Aanvragen voor Werkzaamheden' en 'Afmeren buiten petroleumhaven' en 'Transport' kun je digitaal indienen. Maak hiervoor gebruik van My Port.

Inloggen My Port →

Overige formulieren

Aanvraag bevaaren Oude Maas	Afval
Bijzonder transport	Bunkeren
Gas	Gevaarlijke stoffen
IMO	Ligplaatsen / havens

Aanvraagformulier afmeren buiten petroleumhaven of LNG-haven (.docx)

Aanvraagformulier eenmalige toestemming overschrijding ligplaats dimensies (.docx)

Aanvraag ontheffing Amazonehaven (.docx)

Verklaring goedskundige (.pdf)

Digitale formulieren

Het aanvraagformulier afmeren buiten petroleumhaven of LNG-haven is als digitaal formulier beschikbaar.

[Inloggen op My Port](#)

Werkzaamheden (Reparaties)

Artikel 4.5 Verrichten van werkzaamheden:

1. Een ieder mag aan een schip of aan een voorwerp aan boord van een schip werkzaamheden verrichten of doen verrichten, die verband houden met de bedrijfsgereedheid, aanpassing, het herstel of de verbetering van het schip of het voorwerp, als:

a. het schip ligplaats heeft op of bij een scheepswerf, of;

b. de werkzaamheden:

1°. ten hoogste 7 x 24 uur aaneengesloten in beslag nemen;

2°. geen gevaar, schade of hinder veroorzaken of kunnen veroorzaken;

3°. ten minste 25 meter verwijderd zijn van gevaarlijke stoffen of brandbaar materiaal;

4°. worden verricht en tijdens de werkzaamheden doelmatige brandblusmiddelen en personen die met het gebruik van die middelen bekend zijn, direct beschikbaar zijn, en;

5°. geen vonkvorming naar de buitenlucht veroorzaken of kunnen veroorzaken als het schip in een petroleumhaven ligt.

2. Werkzaamheden op een tankschip of aan of in een brandstoftank van een schip die gevaar, schade of hinder veroorzaken of kunnen veroorzaken, mogen alleen plaatsvinden als door een gasdeskundige:

a. een veiligheids- en gezondheidsverklaring is afgegeven, of;

b. is vastgesteld dat geen veiligheids- en gezondheidsverklaring nodig is.

3. Het is een ieder verboden om werkzaamheden uit te voeren aan de LNG-installaties van een schip, tenzij de werkzaamheden plaatsvinden op of bij een scheepswerf.

4. Sloopwerkzaamheden aan een schip mogen alleen worden verricht, als het schip ligplaats heeft op of bij een inrichting die deze sloopwerkzaamheden mag uitvoeren.

5. Van de werkzaamheden aan een zeeschip bedoeld in het eerste lid, onder b, en tweede lid wordt voorafgaand aan de start van de werkzaamheden een melding gedaan aan de havenmeester

Bij werkzaamheden op of bij een scheepswerf is een melding niet verplicht.

Bevaren Oude Maas

Schepen met bestemming Dordrecht of Moerdijk gelijk of groter dan 175 meter, *of* gelijk of breder dan 25 meter *of* met een diepgang van 8,80 mtr of dieper dienen een bevaren Oude Maas aan te vragen.

www.portofrotterdam.com/nl/zeevaart/formulieren-en-checklists

Formulieren online indienen

De formulieren 'Aanvragen voor Werkzaamheden' en 'Aanvragen Buiten
petroleumhaven' en 'Transport' kun je digitaal indienen. Maak hiervoor gebruik
van My Port.

Inloggen My Port →

Overige formulieren

Aanvraag bevaren Oude Maas ^	Afval v
Aanvraag bevaren Oude Maas (.pdf)	

Verven

Voor het verven van de scheepshuid en het dek cq opbouw zijn geen beperkingen in de Rotterdamse haven. Melden kan door het schip zelf op marifoonkanaal 14. Wel een vereiste is dat er niet in het water gemorst mag worden.

Lifeboat/Freefall

Aanmelding via VHF of email (hcc@portofrotterdam.com)

In een petroleumhaven mag het geen motorboot zijn die door een *benzinemotor* wordt voortgedreven.

Bij lancering beoordeelt het HCC in samenspraak met een patrouillevaartuig of het veilig kan gebeuren en of er eventueel begeleiding door een patrouillevaartuig nodig is.

DP Trials (Dynamic Positioning Trials)

Voor het aanvragen van DP Trials is verstandigste om dit via een email te doen. Wordt er een loods gevraagd, overleg dan ook even met de loodsdienst in verband met de tijdsduur. Tezamen wordt dan gekeken naar het verkeersbeeld en eventuele andere omstandigheden om tot een locatie te komen. Vaak wordt daar de 2e Maasvlakte voor gekozen.

Trials / Proefvaart

1 Het is verboden een sportevenement, een festiviteit of een ander evenement, waarbij een of meer schepen of drijvende voorwerpen zijn betrokken, dan wel een tewaterlating van een schip of een **proefvaart met een schip** of van een drijvend voorwerp of werkzaamheden op een vaarweg te doen plaats hebben zonder dit tijdig tevoren bij de bevoegde autoriteit te melden.

2 Indien een gebeurtenis als bedoeld in het eerste lid de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar kan brengen, is het verboden deze zonder toestemming van de bevoegde autoriteit te doen plaats hebben. Aan een toestemming kunnen voorschriften worden verbonden.

In geval van een proefvaart/trials dient dit van tevoren besproken te worden met het HCC. Als er een loods besteld wordt, neem dan ook van tevoren contact op met de loodsdienst. Als een schip een geruime tijd op zee blijft kan het zijn dat er een uitgaande én inkomende reis opgegeven moet worden.

DE HAVENMEESTER VAN ROTTERDAM

Met jaarlijks ongeveer 28.000 zeeschepen en 91.000 binnenvaartschepen, is de Rotterdamse haven de grootste van Europa. Bij het Havenbedrijf Rotterdam is de divisie Havenmeester verantwoordelijk voor een veilige, efficiënte en duurzame afhandeling van de scheepvaart.

HCC – Organisatie



Het Haven Coördinatie Centrum (HCC) regelt de planning en toelating van schepen. Een zeeschip dat de Rotterdamse haven wil aandoen, moet zich 24 uur van te voren elektronisch melden bij het HCC. Het moet aangeven of er gevaarlijke stoffen aan boord zijn, wanneer het verwacht aan te komen en wat voor soort schip het is. Deze gegevens worden verwerkt tot een code die bij dat schip hoort. Daarmee kan de verkeersleiding zien waar het schip is, wat het doet en wat het vervoert.

Het nautische beheersgebied waarvoor de Havenmeester van Rotterdam verantwoordelijk is, strekt zich uit van ongeveer 60 km op zee (het aanloopgebied) tot landinwaarts op de Oude Maas benedenstrooms kmr 998 en de Nieuwe Maas benedenstrooms kmr 991.7. Daarbuiten hebben wij geen zeggenschap en zal dit RWS zijn voor de Rijkswateren en de betreffende gemeente voor de havens en wateren in die gemeente. In de regio Rijnmond hebben ook een aantal gemeenten de bevoegdheden gemandateerd aan de Havenmeester van Rotterdam. Dit zijn de wateren in de gemeenten Dordrecht, Papendrecht en Zwijndrecht (dus niet de rivier, hiervoor is RWS de bevoegde autoriteit).

Voordat een schip de haven aandoet, verstuurt de agent van het schip de gegevens over het schip en de reis naar de Havenmeester. Deze melding doet de agent via PortBase, het zogenaamde Maritime Single Window (MSW). Op Europees niveau is vastgelegd dat men met betrekking tot het bezoek van een schip aan de landen van de EU via één portaal de gegevens hoeft aan te leveren. Het doel hiervan is de administratieve last voor het scheepsbezoek te verminderen.

De melding uit PortBase loopt door naar verschillende diensten die zijn aangesloten op het MSW. Iedere dienst krijgt de voor die dienst relevante gegevens te zien om zo de toebedeelde taken te kunnen uitvoeren. Voorbeelden van diensten die gegevens krijgen zijn de Douane, IL&T, en ook de dienstverleners die betrokken zijn bij het scheepsbezoek.

Ook de Havenmeester van Rotterdam (HbR) krijgt, als bevoegde autoriteit, een deel van de gegevens te zien om deze te verwerken. HbR gebruikt de gegevens onder andere voor inspecties, het berekenen van Havengelden en ook voor de uitvoering van het toelatingsbeleid.

Het toelatingsbeleid kent verschillende facetten. Op het HCC toetsen we aan de hand van dit toelatingsbeleid of de opgegeven scheepsgegevens voldoen aan dat beleid en of het nodig is hierop een uitzondering te maken op basis van de Havenverordening, Samenwerkingsafspraken (met bijvoorbeeld RWS en Loodswezen) of nautisch statische gegevens zoals maximalen voor lengte, breedte, diepgang, enzovoort.

Daarnaast beoordelen we de dynamische gegevens op het moment dat het scheepsbezoek daadwerkelijk plaatsvindt. Denk hierbij aan (verwachte) waterstand, meteorologische omstandigheden, verkeersbeeld en eventueel onvoorziene ontwikkelingen zoals calamiteiten.

Zoals beschreven in de inleiding begint het scheepsbezoek voor ons met het binnenkomen van de scheepsgegevens. Deze informatie geeft de scheepsagent op in PortBase en komt van daaruit binnen in Hamis/ Port Assist. Dit bericht is een Elektronische Kennisgeving aan de Havenmeester (EKH). Minimaal 24 uur voor aankomst in de gemeente moet de melding binnen zijn. Dit geeft de havenmeester de tijd en mogelijkheid te beoordelen of de aankomst van het schip voldoet aan de fysieke mogelijkheden van de haven en aan de geldende wet- en regelgeving. Deze twee delen samen vormen het toelatingsbeleid.

Reisdetails				Zoek in de reis		Aanpak
Havenkomst		Bestemming		Reisgegevens		
Waarheids	Aankomsten	ETD Agnery	25 jan. 07:13	Diepgang verlaagd	8,8 m	
Waarheids	Request for entry	ETD Agnery	25 jan. 09:47	Diepgang verlaagd	8,8 m	
Waarheids	Lageadvies			Diepgang	+	
ETD Del. Booy	25 jan. 04:12	Waarheids	WAAK 2 METALTRANS...	Handmatig afgeleid	+	
ETD Del. Booy	25 jan. 04:13	Waarheids	2-7	Waarheids afgeleid	+	
ETD Del. Booy	25 jan. 04:12	Waarheids afgeleid	+	Diepgang	+	
Plan op basis van op	ETD Del. Booy	Waarheids	Waarheids	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
Waarheids afgeleid	+	Waarheids	+	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
Waarheids afgeleid	25 jan. 07:07	Waarheids	+	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
Waarheids afgeleid	+	ETD Del. Booy	+	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid			Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
Diensten (Havenkomst)		Diensten (Bestemming)		Diensten (Bestemming)		
		Lucht	Ja	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
		Lucht details	+	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
		Waarheids	Ja	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
		Waarheids details	+	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
		Waarheids	Ja	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
		Waarheids details	+	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
		Waarheids	Ja	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
		Waarheids details	+	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
		Waarheids	Ja	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	
		Waarheids details	+	Waarheids afgeleid	Waarheids afgeleid	

Op deze regel zijn twee uitzonderingen:

1. Schepen die van dichterbij vertrekken en waarbij de vaartijd minder dan 24 uur is. Hier geldt dat de melding binnen moet zijn op uiterlijk het tijdstip dat het schip de vorige haven verlaat.
2. LNG schepen en schepen met een diepgang van 17,40m of meer moeten de melding minimaal 48uur van tevoren insturen.

Inspectie:

Inspecteurs van de Divisie Havenmeester controleren of schepen de scheepvaartregels op het gebied van milieu en veiligheid naleven. Wordt onjuist of onveilig gehandeld? Dan volgen maatregelen. Daarnaast inspecteren ze systematisch of rederijen en agenten de wettelijke administratieve meldplichten naleven. De Havenmeester heeft, conform het Havenmeesterconvenant, normen vastgesteld voor de Safety Environmental Index (SEI).

De afdeling Inspectie controleert of schepen zich aan de regels houden, of hun lading veilig aan boord is opgeslagen en of de scheepvaartregels op het gebied van milieu en veiligheid worden nageleefd. Efficiëntie wordt hierbij zeker niet uit het oog verloren. Samen met onze inspectiepartners zoals douane en IL&T, zorgen ze ervoor dat schepen zo weinig mogelijk last hebben van de controles.



HaMIS (HavenMeesterInformatieSysteem)

Om gelijk een eventuele onduidelijkheid weg te nemen: op het HCC wordt niet gewerkt met de schermen van Portbase waar u als agentschap de reizen invoert. Als een agentschap een reis invoert in Portbase wordt dat overgezet naar HAMIS (Havenmeester Informatie Systeem) en Portassist. Dat betekent dat op het HCC niet kan worden meegekeken naar wat er in Portbase is ingevoerd. Het niet kunnen helpen met wijzigingen in Portbase of iets niet na kunnen kijken is dus geen onwil maar is gewoon niet mogelijk. Portassist is het systeem dat HAMIS stapsgewijs aan het vervangen is.

Verkeersposten

VCR (Verkeers Centrale Rotterdam)



In het hart van de Botlek met uitzicht op een kruispunt van waterwegen en havens staat de Verkeerscentrale Rotterdam.

Samen begeleiden zij alle vaarbewegingen vanaf de Van Brieneoordbrug tot voorbij Maassluis.

Deze VTS-operators begeleiden dagelijks honderden scheepsbewegingen; soms zijn er wel tachtig gesprekken in een uur tussen verschillende schepen en de centrale. Het belangrijkste doel: al deze schepen veilig en efficiënt naar hun bestemming begeleiden.'

Ons werkgebied op Verkeerscentrale Rotterdam is verdeeld in zes sectoren, alle VTS-operators begeleiden elk uur een ander deel van het havengebied. Het uitzicht hier is weids, maar beslaat maar een deel van het gebied dat onder deze centrale valt. De overige gebieden volgen ze via grote beeldschermen met radarbeelden die binnenkomen via radarscanners en camera's die verspreid staan door de haven.' Van de twee mensen die geen sector onder hun hoede hebben, is er één verantwoordelijk voor de 'front desk'. Hier vindt de communicatie met het Haven Coördinatie Centrum plaats, het controleren van het werkrooster en andere administratieve taken.

Met als voornaamste doel: veilige en efficiënte vaarbewegingen.

De VTS is een dienst, die gericht is op het veilig en vlot laten verlopen van het scheepvaartverkeer. De richtlijnen voor VTS zijn vastgelegd door de International Maritime Organization (IMO) en de International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities (IALA).

De verkeersleiding wordt uitgevoerd door verkeersleiders, ook wel *VTS operators* genaamd. Zij werken vanuit een verkeerspost of verkeerscentrale (VC). Een verkeerscentrale wordt bij voorkeur op een plaats gebouwd, waar de verkeersleiders zicht hebben op het scheepvaartverkeer. Dit zicht is niet overal noodzakelijk, met camera's en radar kan ook een beeld worden gevormd van de scheepvaart. Het is afhankelijk van de complexiteit van het gebied en de intensiteit van het scheepvaartverkeer.

Functies

De functies die een VTS-station of keten uit zal oefenen zijn van velerlei aard. De belangrijkste betreffen het reguleren van het scheepvaartverkeer op voornamelijk rivieren en in de havens zelf, waarbij alle scheepsbewegingen gevolgd worden. Naast zeeschepen betreft dit ook de binnen- en pleziervaart. De belangrijkste taak is het verzorgen van een veilige en vlotte doorvaart van het scheepvaartverkeer. Schepen dienen toch steeds de plaatselijke reglementen te kennen en toe te passen. Terugvallen op de VTS om het omringende verkeer te regelen is niet de bedoeling en door de onnodige discussies die dan ontstaan wordt communicatie op het VHF-kanaal vaak heel sterk verstoord. Bijvoorbeeld als schepen stuurboord-stuurboord willen passeren, dienen ze dat onderling af te spreken, niet via de VTS. De VTS volgt de manoeuvre dan mee via de beelden en verwittigt eventueel kruisende vaart.

Advies

De begeleiding in de scheepvaart is slechts een informatieve dienst, in tegenstelling tot de luchtvaart waar het voor een luchtverkeersleider mogelijk is om dwingende bevelen te geven aan de piloten. Met andere woorden: een VTS-operator kan een kapitein tot niets verplichten, hoewel het voor de kapitein raadzaam is de informatie die hem gegeven wordt goed te analyseren en te overwegen. In voorkomende situaties is de verkeersleider wel bevoegd om een verkeersaanwijzing te geven. Dit is een aanwijzing die de kapitein verplicht is om op te volgen. Dit wil dus ook zeggen dat de VTS-operator niet verantwoordelijk kan worden gehouden voor incidenten die in zijn sector voorvallen. Dit laatste impliceert echter niet dat de scheepvaartbegeleider niet ter verantwoording kan worden geroepen.



90

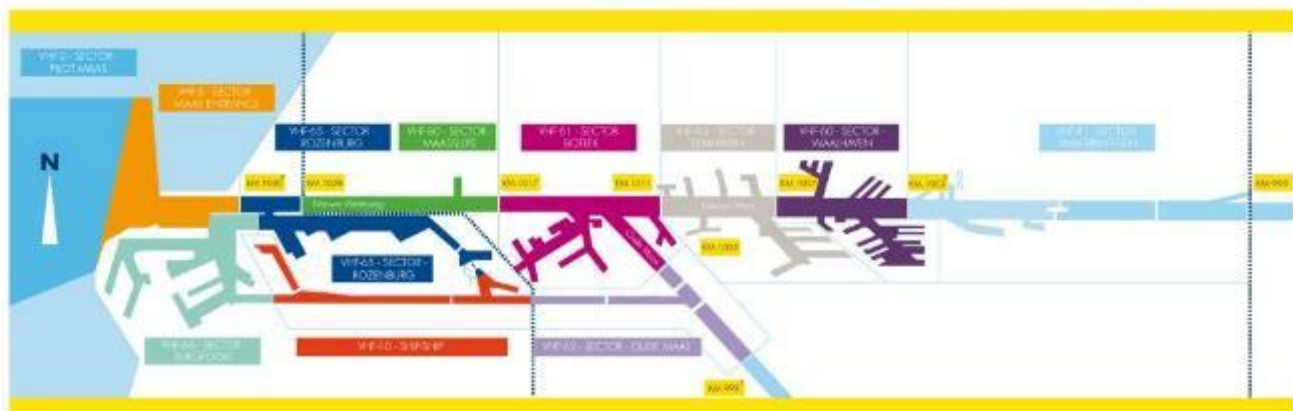
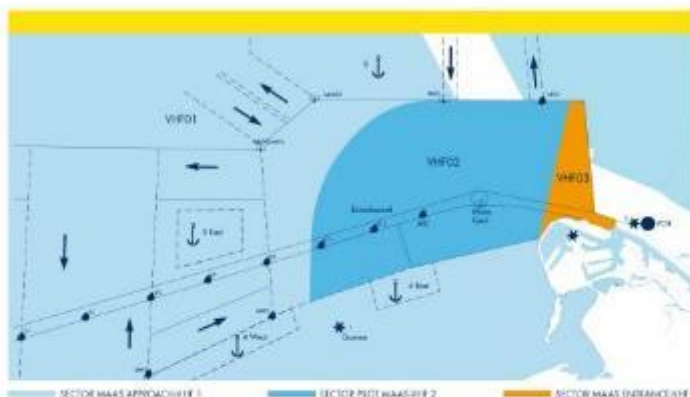
Sectoren



VEILIGHEID DOOR COMMUNICATIE

INFORMATIE SCHEEPVAART - VTS - GRONDREGELS

1. Verantwoordelijkheid voor een veilige navigatie ligt aan boord bij de gezagvoerder of schipper.
2. Altijd uitsluisteren op het sectorkanaal, zodat men op de hoogte blijft van de verkeerssituatie.
3. Geven op verzoek van de VTS-autoriteit / VTS-operator de gevraagde informatie.
4. Het VTS geeft informatie, zonodig navigatie-assistentie en eventueel aanwijzingen namens behorder.
5. Houdt alle communicatie kort en terzake.
6. Altijd melden bij bijzonderheden met betrekking tot de navigatie of uitrusting van het schip.
7. Voertaal is Nederlands of Engels voor het binnengebied en Engels of Nederlands voor het buitengebied.



Patrouillevaartuigen



Op het water zijn patrouillevaartuigen, de RPA-schepen, verantwoordelijk voor inspectie en handhaving. Indien nodig begeleiden de patrouillevaartuigen schepen fysiek en assisteren schepen bij incidenten.

In de Rotterdamse haven en in de Drechtsteden zorgen acht patrouillevaartuigen voor een veilige en efficiënte afhandeling van het scheepvaartverkeer. Op het water zijn de geel-blauwe vaartuigen de ogen en oren van de Havenmeester. Zij inspecteren en handhaven.

Disclaimer:

- Het HCC werkt de inhoud van de website regelmatig bij en actualiseert de website regelmatig. Ondanks deze inspanningen is het mogelijk dat inhoud van deze website onvolledig of verouderd is.
- Het HbR geeft op geen enkele wijze garantie over de juistheid of volledigheid van de informatie die op deze website wordt geraadpleegd
- Het HbR is niet verantwoordelijk voor pagina's van externe partijen waarnaar verwezen wordt;
- Het HbR verschaft informatie op haar website, zonder enkele garantie of waarborg. Aan de informatie op de website kunnen op geen enkele wijze rechten aan worden ontleend;
- Het HbR kan niet aansprakelijk worden gesteld welke schade dan ook gelden door het gebruik van de informatie op onze website;

Met dank aan de collega's die meegeholpen hebben dit document tot stand te brengen

Vragen/opmerkingen/suggesties? Stuur svp een mail naar aa.beek@portofrotterdam.com

Verklarende woordenlijst

Woord	Betekenis	Uitleg
Aangepaste loodsdienst	Bij slechte weersomstandigheden	Als de golfhoogte oploopt wordt de loodsdienst aangepast. LOA gegevens worden vereist om te kunnen beslissen of een schip wel of niet naar binnen kan komen of naar buiten kan gaan.
Assistent Duty Officer	Werkzaam op HCC	
ATA	Actual Time of Arrival	Actuele aankomsttijd
ATD	Actual Time of Departure	Actuele vertrektijd
BAS	Bekendmaking aan de Scheepvaart	
BB	Bakboord	
Capaciteitsregeling	Gebrek aan capaciteit bij NDV	Teveel reisbewegingen tov de capaciteit bij de loodsdienst
DHMR	Divisie Havenmeester	
Duty Officer	Werkzaam op HCC	
E13	Beloodsingpunt op zee	Beloodsingpunt ong. 13,5 mijl op zee, ong 1,5 uur varen, bestemd voor schepen > 350 meter en/of > 14,3 meter
E9	Beloodsingpunt op zee	Beloodsingpunt ong. 19 mijl op zee, ong 2 uur varen, bestemd voor LNG schepen >180 meter
EKH	Elektronische Kennisgeving Havenmeester	
ETA	Estimated Time of Arrival	Verwachte aankomsttijd
ETD	Estimated Time of Departure	Verwachte vertrektijd
Euro Geul	Vaargeul diepere schepen	
Gestaakte loodsdienst	Oude term voor aangepaste loodsdienst	
Geuler	Schip diepgang vanaf 17,4 meter	
Hamis	Haven Meester Informatie Systeem	
HBR	Havenbedrijf Rotterdam	
HCC	Haven Coördinatie Centrum	
Heli geschikt	Mogelijkheid tot beloodsing per heli	
IMO-LOA geregistreerd	Kapitein die voldoet aan het vereiste aantal minimum reizen om bij een aangepaste loodsdienst toch te kunnen vertrekken of binnenkomen	
Kapitein aanvaard LOA	Aanvaard Loods op Afstand	Kap gaat er mee akkoord dat loods ten hoogte van de Berghaven aan boord komt of van boord gaat. Staat er "nee" ingevuld wordt het schip afbesteld en moet het weer opnieuw besteld worden
KRVE	Koninklijke Roeiers Vereniging Eendracht	oa los en vastmaken van zeeschepen

LAB	Loods aantal boten	Opgave in Portbase(Hamis) waarbij de Loods het aantal sleepboten bepaalt
LAB	Loods aan boord	Tijd dat de loods aan boord komt bij tijpoorten van vertrekkende schepen
LDL	Loodsdienstleider	tevens werkzaam op het HCC
LOA	Loods op afstand	Bijvoorbeeld bij een aangepaste loodsdienst, gaat de loods van of aan boord thv HvH en wordt het naar binnen of naar buiten gepraat door een loods dienstdoende op VCH
Lodico	Loodsdienst coordinator	verantwoordelijk voor het inplannen van de loodsen
Maasgeul	Vaargeul voor diepere schepen	
MC	Maascentre	Beloodsingspunt voor het merendeel van de schepen
MDOH	Maritime Declaration of Health	Medische declaratie gezondheidssituatie aan boord zeeschip
Melding/Bestelling	aanmelden of daadwerkelijk bestellen van zeeschepen	
Mistregeling	zicht < 500 mtr (achterland <1000 meter)	bepaald wordt welke zeeschepen worden besproken met de LDL (< 200 meter worden alle schepen besproken voor binnenkomst of vertrek). Gebruik het schip sleepboten wordt deze besproken met de sleepdienst. Veiligheid is leidend
NDV	Nautische dienst verleners	Loodsen, Slepers, Roeiers
PBP	Pilot Boarding Place	Locatie waar loods aan boord komt
PCS	Port Community System	
PIN	Port Information notice	wordt verstuurd bij bijvoorbeeld een aangepaste loodsdienst
Portbase		Portbase is in 2009 opgericht door Havenbedrijf Rotterdam en Havenbedrijf Amsterdam om via één loket de logistieke ketens van de Nederlandse havens zo aantrekkelijk mogelijk te maken.
Rendez Vous	Beloodsingpunt op zee voor geulers	Beloodsingpunt voor Geulers (>17,4 meter), ong 40,5 mijl op zee, zo'n 4,5 uur varen
SB	Stuurboord	
Semi Geuler	Schip diepgang vanaf 14,3 meter	
Stormregeling	Wind boven de 17,2 m/s	extra aandacht voor scheepsbewegingen en evt beperkende maatregelen
Tijgebonden		Een term om aan te geven dat een zeeschip afhankelijk is van hydrologische omstandigheden om veilig aan te komen/te vertrekken (waterstand en stroming)
Tijpoort		Een periode waarin een zeeschip veilig naar/van haar ligplaats kan gaan/komen met de actuele hydrologische omstandigheden (waterstand en stroming)
Tijrichtlijnen		Richtlijnen waarop een tijpoort gebaseerd wordt (voorbeeld Botlek: Schepen lengte ≥ 180 meter en < 250 en diepgang ≥ 110 dm. en < 123 dm.Max. vloed-/ebstroom 2,0 kn.

VCH	Verkeers Centrale Hoek van Holland	bemande verkeerspost tbv scheepvaart begeleiding
VCR	Verkeers Centrale Rotterdam	bemande verkeerspost tbv scheepvaart begeleiding
Vertraging	Aanvangen van de scheepsbeweging later dan oorspronkelijk besteld	
Wachter	Schip dat niet kan vertrekken of binnenkomen door bv meteorologische omstandigheden	
Windlimieten	limiet tov lengte icm locatie	Voorbeeld: vanaf 350 meter Amazonehaven max 14 m/s
Zichtbeperking	zicht <2000 meter	Voorwaarschuwing, nog geen daadwerkelijke maatregelen