

**GOUVERNEMENTS DE COMMUNAUTE ET DE REGION  
GEMEENSCHAPS- EN GEWESTREGERINGEN  
GEMEINSCHAFTS- UND REGIONALREGIERUNGEN**

**VLAAMSE GEMEENSCHAP — COMMUNAUTE FLAMANDE**

**VLAAMSE OVERHEID**

**Mobiliteit en Openbare Werken**

[C – 2011/35838]

**28 SEPTEMBER 2011. — Gezamenlijke bekendmaking. — Nr. 07-2011  
Op- en afvaartregeling naar/van Antwerpen**

Op- en afvaartregeling voor schepen met een marginale diepgang of een lengte vanaf 300 meter naar en van Antwerpen en voor schepen naar en van Kallosluis

De Nederlandse Rijkshavenmeester Westerschelde en de Vlaamse Administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust maken bekend :

Dat de derde verruiming van de Westerschelde eind 2010 is voltooid.

Dat er een evaluatie heeft plaatsgevonden conform artikel VI van de gezamenlijke bekendmaking 08-2010.

Dat hierbij gebleken is dat de nautisch-technische vertegenwoordigers van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, de betrokken Nederlandse en Vlaamse overheidsdiensten, de beide loodsdiensten, het Havenbedrijf Antwerpen en overige actoren in de nautische keten werden geconsulteerd en hier een positief oordeel over hadden.

Dat gelet op artikel 54 van het Nederlandse Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, alsmede gelet op artikel 47 van het Belgische Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde en artikel 26, paragraaf 1, vierde lid van het Belgische Politie en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, de volgende voorschriften worden vastgesteld :

**I. Schepen met een marginale diepgang**

**I.1. Opvarende schepen voor de sluizen rechteroever, Scheldeterminals en Deurganckdok vanaf 120 dm diepgang tot een diepgang met een minimaal tijvenster van 60 minuten**

Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 5.

**I.2. Afvarende schepen vanaf 120 dm diepgang tot een diepgang met een minimaal tijvenster van 60 minuten**

Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 5 tot en met 11.

**II. Schepen met marginale afmetingen in lengte en/of breedte**

**II.1 Opvarende en afvarende schepen met een lengte vanaf 300 meter tot 340 meter**

Hiervoor gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 13.

**II.2 Containerschepen met een lengte vanaf 340 meter tot 360 meter**

Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften, en bijzondere voorschriften 1 tot en met 16.

**II.3 Containerschepen vanaf 360 meter lengte of breder dan 51 meter**

Voor deze schepen gelden de algemene voorschriften, bijzondere voorschriften 1 tot en met 16 en bijkomende voorwaarden C.1 & C.2.

**III. Schepen naar of van de Kallosluis vanaf een diepgang van 100 dm of meer**

Hiervoor gelden de algemene voorschriften

Voor de Kallosluis geldt een maximum toegestane scheeps lengte van 275 meter en een uiterste scheepsbreedte van 37,65 meter.

**IV. Voorschriften**

**A) Algemene voorschriften voor alle marginale schepen (I, II, en III)**

*a.* De schepen moeten zijn uitgerust met twee deugdelijk werkende scheepsradars en ten minste twee deugdelijk onafhankelijk van elkaar werkende marifooninstallaties binnen handbereik.

*b.* Bij een zicht van minder dan 1 000 meter op het zeetraject en/of 2 000 meter op het riviertraject wordt na overleg met de loods aan boord en de ACC/VBS-loods door de GNA beslist of de reis kan worden begonnen of dient te worden uitgesteld.

*c.* Voor elke op- of afvaart dient minimaal 6 uur voor aankomst op het loodsstation Wandelbaar of Steenbank of 6 uur voor vertrek van de ligplaats een schriftelijke toelating aan de GNA te worden gevraagd.

*d.* Na onderling overleg met en akkoord van de GNA wordt bepaald binnen welke tijvenster dit moet gebeuren, en wordt door het

Havencoördinatiecentrum Antwerpen (ACC) hieraan uitvoering gegeven.

*e.* Voordat het schip daadwerkelijk ontleert van zijn ligplaats in de haven van Antwerpen wordt dit door de dokloods gemeld aan het Havenbedrijf met opgave van de diepgang. De diepgang dient ten behoeve van de GNA op juistheid gecontroleerd te zijn. Bij vertrek van de Scheldeterminals wordt bovendien opgegeven of het schip moet zwaaien.

*f.* Het loodsadvies betreffende het gebruik van sleepboten moet stipt worden opgevolgd.

*g.* Bij de uitgifte van een toelating tot op/afvaart wordt uitgegaan van een manoeuvreersnelheid van 12 knopen door het water. Indien een schip niet aan deze voorwaarde kan voldoen, kunnen bijkomende randvoorwaarden aan de op- of afvaart gesteld worden.

*h.* Afhankelijk van Hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kunnen er door de GNA in overleg met de ACC/VBS-loods aanvullende beperkingen worden gesteld.

*i.* Door of namens de GNA kunnen, in overleg met de ACC/VBS-loods aanvullende voorschriften worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Deze voorschriften dienen onmiddellijk opgevolgd te worden.

*j.* Planmatig afvaren in twee getijden is niet toegestaan.

*k.* Het minimum tijvenster is 60 minuten.

**B) Bijzondere voorschriften**

1. De maximum diepgang bij opvaart naar de sluizen rechteroever is beperkt tot 155,6 dm.

2. De volgorde van opvaren wordt mede bepaald door de opgelegde RTA aan het CP en wordt voor beloodsing aan de Wandelbaar of Steenbank vastgelegd.

3. Het schip wordt bij voorrang door de redden dienst behandeld.

4. Het opvarende schip dient aan het begin van haar tijvenster haar reis aan te vatten. Hierbij wordt bedoeld dat het schip ten minste 1 (één) uur voor het einde van haar tijvenster vertrokken is bij het loodsstation

5. In overleg tussen de ACC-loods en/of de betrokken loodsen (aan boord) en de GNA wordt het uiterste tijdstip van aankomst op de rede van Vlissingen bepaald.

6. Het schip ligt bij voorkeur vooraan in de sluis.

7. Het schip dient slaags op de rivier te zijn, alvorens het opgelegde tijvenster begint.

8. De maximum diepgang bij afvaart is 145 dm. Voor de containervaart tot 340 meter lengte worden grotere diepgangen toegelaten mits :

I. Het schip een tijvenster van minimaal 60 minuten heeft

II. De diepgang van 152 dm niet wordt overschreden

III. Een dergelijk schip voor elke individuele toelating een opgave moet doen van de actuele gegarandeerde manoeuvreersnelheid door het water op het riviertraject en op het zeetraject

9. Schepen met een diepgang tussen 120 dm en 135 dm krijgen na het indienen van de aanvraag, zo vroeg als mogelijk een indicatief tijvenster vanuit de GNA.

10. De GNA zal een besluit over het tijvenster van een afvarend schip met een diepgang vanaf 135 dm, tussen 12 uur en 6 uur vóór vertrek van de ligplaats nemen.

De GNA zal echter op vraag van het schip al vroeger

indicatieve tijvensters vrijgeven.

11. Het schip dient bij voorkeur aan het begin van haar tijvenster te vertrekken.

12. Een tweede rivierloods is verplicht voor schepen met bestemming naar en vertrek uit de sluisen.

13. Voor de scheepstypes bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen, is bij afvaart de maximum diepgang, maximaal 140 dm.

14. Bij een windkracht van meer dan 7 Bft. bij de Noordzee- en Europaterminal, sluisen of Deurganckdok, zal geen toestemming tot op- en afvaart gegeven worden.

15. Er worden twee loodsen voorgeschreven op het riviertraject, waarvan tenminste één van de hoogste categorie.

16. Instructies aangaande scheepvaartontmoetingen :

- Op het zeetraject : zijn er voor de op- en afvaart geen beperkingen qua oplopen/kruisen

- Op het riviertraject : voor de op- en afvaart moeten, vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, in de Pas van Borssele, en het Nauw van Bath, ontmoetingen met de volgende vaartuigen te worden vermeden :

- Schepen die vallen onder de voorschriften van Gezamenlijke Bekendmaking 02-2009 (gasschepen),

- Bijzondere en buitennormale transporten,

- Bovenmaatse schepen

C) Bijkomende voorwaarden voor de op- en afvaart van de schepen genoemd in II.3

Aan de op- en afvaart van de genoemde schepen zijn de volgende bijkomende voorwaarden verbonden :

### **C.1. Overzicht van de bijkomende voorwaarden**

#### **Maximum windkracht :**

Bestemming/vertrek Berendrechtsluis :

Zowel bij de opvaart als afvaart naar/van het sluisencomplex : 5 Bft. aan de Berendrechtsluis

Bestemming/vertrek Deurganckdok - Noordzeeterminal — Europaterminal :

Opvaart : 6 Bft. aan het Deurganckdok

Afvaart : 7 Bft. aan het Deurganckdok

#### **Maximum diepgang :**

Bestemming/vertrek Berendrechtsluis

Opvaart : 155.6 dm

Afvaart : 145 dm

a) indien de Berendrechtsluis op streefdiepte is

b) indien het vaartraject van in de Berendrechtsluis tot de kotter voldoende op streefdiepte is

c) indien door een grote diepgang langzamer gevaren wordt, zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden van bijlage 1, § 4 en § 5

Bestemming/vertrek Deurganckdok

Opvaart : 145 dm

Afvaart : 145 dm

Het mogelijk verder optrekken van de maximum diepgang wordt in het bijzonder meegenomen in de nautisch-technische evaluatie bedoeld in punt VI van deze gezamenlijke bekendmaking

#### **Op traject Vlissingen rede — Antwerpen streven naar :**

- Een minimum afstand van 3 mijl tussen de schepen groter dan 300 meter en de in dit artikel genoemde schip aan te houden boven boei 35 (varende in dezelfde richting). Er moet naar gestreefd worden om de opvaartvolgorde van schepen groter dan 300 meter voor boei 35 definitief vast te leggen.

- Deze schepen worden door de redden dienst met een aparte reddenboot bemand en dit zo vroeg mogelijk in het redden gebied

- Drie uur voordat het schip daadwerkelijk van zijn ligplaats vertrekt wordt dit gemeld door de Verkeerscentrale Zandvliet aan de GNA

### **C.2. Sluitende afspraken te maken met de dienstverleners en partijen in de ketenwerking (zie bijlage 1)**

#### **V. SCHEPEN MET AFWIJKENDE EIGENSCHAPPEN EN/OF AFMETINGEN, DAN DE IN I. II. III. VERMELDE SCHEPEN**

Voor dergelijke schepen moet de betreffende rederij uiterlijk twee maanden voor de opvaart naar Antwerpen een schriftelijke aanvraag, vergezeld van een scheepsdossier, bij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit indienen. Het scheepsdossier moet de volgende documenten omvatten :

- Ship's principal particulars

- Ship's harbour speed table

- Result of Crash Stop Astern Test

- Result of Turning Circle Test

- Result of Zig Zag Test

- Result of Lowest Revolution Test Main engine

- Result of Bow Thruster Test

- General arrangement plan

- Mooring arrangement and anchor handling plan

- Tabel van Laterale winddrukkracht

De schriftelijke aanvraag, vergezeld van het scheepsdossier, moet naar het volgende adres worden verstuurd :

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit,

Commandoweg 50, 4381 BH te Vlissingen.

tel. 0031-(0)118 424 760 of 0031-(0)118 424 758,

fax 0031-(0)118 467 700 of 0031-(0)118 418 142

Op basis van het scheepsdossier zal de GNA, in overleg met de beide loodsdiensten en in afstemming met de Permanente Commissie, binnen de 8 weken oordelen of en onder welke voorwaarden toelating wordt verleend voor de op- en afvaart van het betreffende scheepstype waarvoor een schriftelijke aanvraag is ingediend.

**VI. EVALUATIE**

Eén jaar na de inwerkingtreding worden de bepalingen van deze bekendmaking geëvalueerd door de nautisch-technische begeleidingscommissie.

**VII. INWERKINGTREDING**

Deze bekendmaking treedt in werking 2 dagen na publicatie in de Nederlandse Staatscourant en het *Belgisch Staatsblad*. De Gezamenlijke Bekendmaking 08-2010 is hierbij vervallen.

**Algemene opmerkingen**

- De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt afgekort met GNA
- Requested Time of Arrival wordt afgekort met RTA, Coördinatiepunt Antwerpen wordt afgekort met CP
- Het bevaren van het Scheldegebied door bovenvermelde vaartuigen is onderworpen aan een Toelating tot Op- of Afvaart, uitgegeven door de GNA. Voor wat betreft de Kallosluis geldt deze verplichting vanaf een diepgang van 100 dm of meer
- Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste/maximale diepgang en zijn uitgedrukt in decimeters en gelden in zoetwater op het riviertraject. Op het zeetraject wordt de densiteit in rekening gebracht bij zover voldoende gegevens bekend zijn
- Alle scheepslengten zijn uitgedrukt in meters en hebben betrekking op de lengte over alles
- Door of namens de GNA kunnen uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van een sluis of vaargeul en/of de beschikbaarheid van de ligplaats voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk op- of afvarende marginale/bovenmaatse schepen per getij
- Zowel in opvaart als in afvaart zijn de tijvensters berekend ten opzichte van de meetpunten op het rivier- en zeetraject, via de route Vaargeul 1, d.m.v. WESP
- Vanuit het Zandvliet-Berendrechtcomplex kan bij rijzend tij, met containerschepen afgevaren worden met een minimale kielspeling van 1 meter in de sluis. Hiertoe wordt ten minste vier maal per jaar de Berendrechtsluis en Zandvlietluis gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld t.b.v. SNMS via ENC-kaarten.
- Met uitzondering voor schepen van en naar de Kallosluis is het gebruik van een roerganger met plaatselijke bekendheid voor het riviertraject aanbevolen

Vlissingen, 28 september 2011.

De Rijkshavenmeester Westerschelde,  
Mr. R.J. van der Kluit

De Administrateur-generaal Maritieme Dienstverlening en Kust,  
Kapt. J. D'Havé

Bijlage 1 : Sluitende afspraken maken met de dienstverleners en partijen in de ketenwerking

**1. - Havenbedrijf Antwerpen (GHA) :**

- Ligplaats in de haven van Antwerpen is vrij bij aankomst, zo niet moet een wachtkaai onmiddellijk beschikbaar zijn
- Bij opvaart naar de dokken van de rechteroever moet de Berendrechtsluis leeg en beschikbaar zijn vanaf Saefinghe
- Sleepboten GHA : sleepboten beschikbaar en in te zetten op bindend loodsadvies
- Voor de aanvang van de reis, is een « terugvalpositie/uitwijkmogelijkheid » beschikbaar aan de Noordzeeterminal – Europaterminal – Deurganckdok of binnen de dokken van de rechteroever
- Vaarweg moet op diepte zijn van in de Berendrechtsluis tot en met de ligplaats Delwaidedok
- Ten minste vier maal per jaar wordt de Zandvliet- en Berendrechtsluis gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld t.b.v. SNMS via ENC-kaarten
- Het afschutten van de sluisen te Antwerpen wordt in functie van de opvaart/afvaart van de in dit artikel bedoelde schepen gecoördineerd

**2. - Sleepdienst op het riviertraject :**

- Voor de **opvaart** :
- 4 sleepboten moeten initieel beschikbaar en finaal zijn in te zetten op bindend loodsadvies
- Voor de **afvaart** :
- Minimum 2 sleepboten in functie van weer, wind en stroming, op bindend loodsadvies
- Door de rivierloodsen/ACC-loods wordt vooraf contact met Brabo gelegd aangaande mogelijke noodzaak aan additionele sleephulp

**3.a - Loodsdiensten :**

- Er wordt een aparte serie opgesteld voor deze types schepen, in functie van de serietelling
- De zeeloods en de rivierloodsen dienen tijdig aanwezig zijn, respectievelijk op de loodskruisposten en op de rede van Vlissingen
- In ieder geval zal, zowel van NL als VL kant, op het riviertraject een loods aan boord zijn die voor dit type schip een training gevolgd heeft op een door de GNA erkende simulator
- Op het riviertraject wordt gebruik gemaakt van « FULL SNMS » navigatiesysteem

— Voor zowel de opvaart als afvaart wordt er, bij de schepen van bovenstaande klasse, naar gestreefd om op het riviertraject twee loodsen van de hoogste categorie in te zetten

— Over de toepassing en uitvoering van deze Gezamenlijke Bekendmaking zal een gezamenlijke instructie uitgegeven worden door de GNA, in afstemming met de loodsdiensten

### **3.b - Brabo loodsdienst :**

— Het schip wordt geloodst door een « dedicated pilot », die voor dit type schip een training gevolgd heeft op een door de GNA erkende simulator. Deze loods dient tijdig aan boord te zijn.

### **4. - Opstellen van sluitende vaarplanning :**

— Het berekenen van het vaarplan en kielspeling gebeurt door middel van WESP, de data worden geborgen

— Reisplanning :

— OPVAART :

Het schip wordt dusdanig gepland dat het, van het begin van de vloed tot uiterlijk 1 uur na Hoog Water Prosperpolder aankomt aan het coördinatiepunt (CP)

— AFVAART :

Voor de planning van de afvaart gelden de voorwaarden zoals genoemd in de algemene voorschriften, bijzondere voorschriften 1 tot en met 16 en bijkomende voorwaarden C.1 en C.2

### **5. - Ver doorgedreven verkeersbegeleiding :**

#### **5.1 - VBS-Team :**

— Op de 4e verdieping van het sluisgebouw Zandvliet zal een VBS-team worden ingesteld bestaande uit een verkeersleider en een VBS-loods die zijn nautische expertise inbrengt.

— Operationeel functioneren van het VBS-team :

— **Bij opvaart** van de bedoelde containerschepen : vanaf 1 uur voor het voorziene uur van bemannen aan de Kruispost tot in de sluis

— **Bij afvaart** van de bedoelde containerschepen : één uur voor het vertrek vanaf de ligplaats tot passage van de rede van Vlissingen

#### **5.2 - Vaarplan :**

— Het initiële vaarplan wordt ruim op voorhand opgesteld door de GNA en ACC rekening houdend met de verkeersplanning

— Bij de start van de VBS-wacht wordt het initiële vaarplan gecontroleerd door de VBS-loods. Bij afwijking > 15 minuten wordt dit vaarplan door de VBS-loods bijgesteld en zo snel mogelijk overgemaakt aan de GNA en de Verkeerscentrales

— Aan boord wordt, onder loodsadvies, door de kapitein een vaarplan opgesteld, in functie van het initiële vaarplan

— Bij afwijking > 15 min wordt het vaarplan van aan boord bijgesteld en zo snel mogelijk gemeld aan de GNA via de Verkeerscentrales

#### **5.3 - Vaarplan Instructies Verkeerscentrales :**

— Voor het binnenvaren in het Scheldegebied wordt het bijbehorende vaarplan door de GNA naar de betrokken Verkeerscentrales rondgestuurd

— Elke Verkeerscentrale bezit het meest recente vaarplan en spreekt er de scheepvaart op aan in haar gebied om ongewenste ontmoetingen te vermijden

— De scheepvaart uit sluiscomplex Terneuzen & Hansweert wordt bij passage even opgehouden

— De Verkeerscentrales dienen te handelen volgens de uitgereikte gezamenlijke instructies met betrekking tot de vaarten van de in dit artikel bedoelde schepen

## VLAAMSE OVERHEID

### Ruimtelijke Ordening, Woonbeleid en Onroerend Erfgoed

[C – 2011/35873]

#### Definitieve vaststelling en realisatie van de rooilijn

ZELE. — De gemeenteraad van de gemeente Zele heeft op 22 september 2011 het rooilijnplan betreffende de insteekwegenis in de Roskotstraat definitief vastgesteld.

In toepassing van artikel 10 van het decreet houdende vaststelling en realisatie van de rooilijnen, d.d. 8 mei 2009, treedt het rooilijnplan in werking veertien dagen na bekendmaking van de definitieve vaststelling in het *Belgisch Staatsblad*.

Dit ontwerp kadert in de geplande wegen- en rioleringswerken voor de nieuwe verkaveling in de Roskotstraat. Deze verkaveling wordt gerealiseerd door de Gewestelijke Maatschappij voor Sociale Woningbouw te Zele.