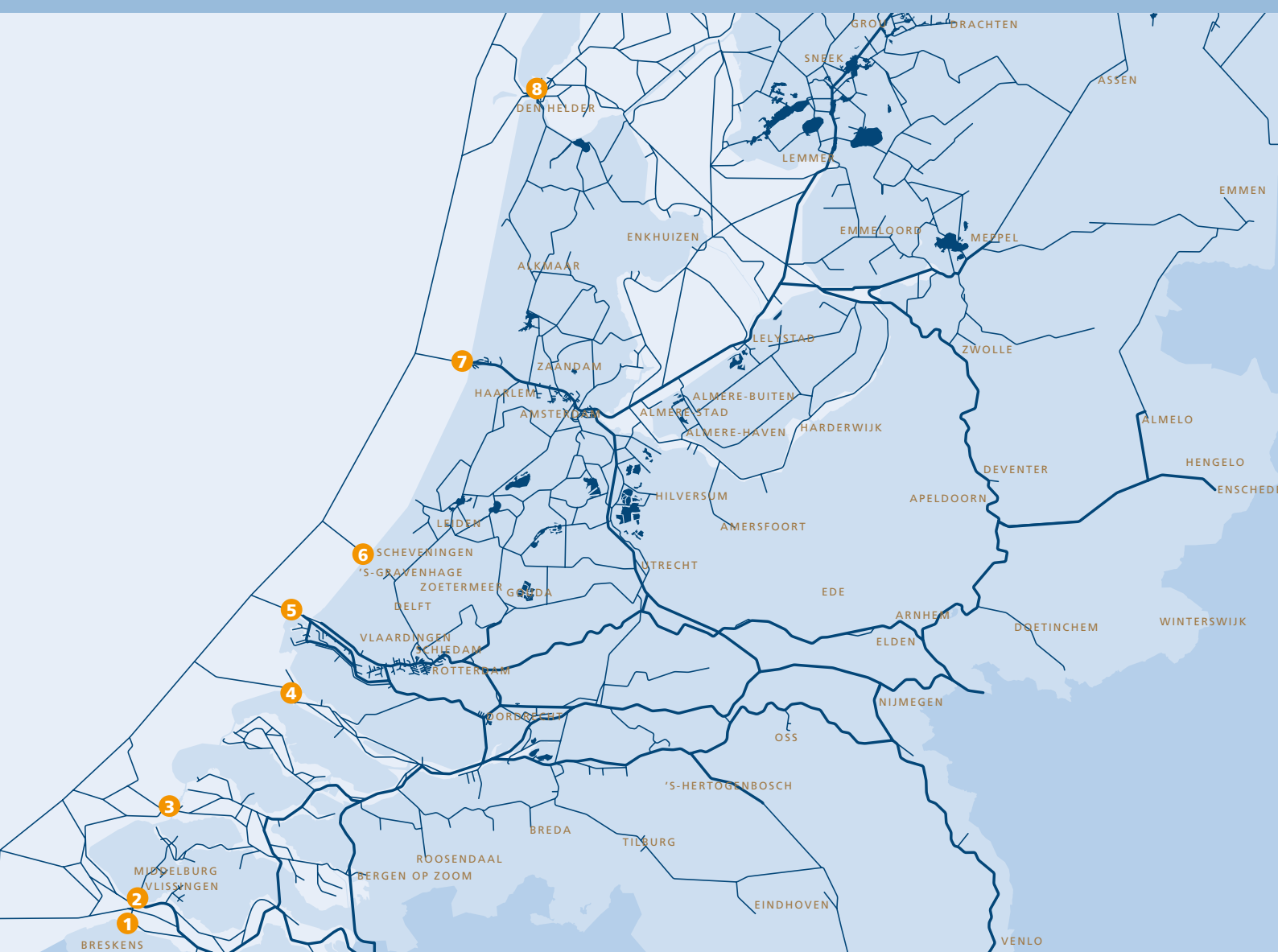


Knooppunten langs de Noordzeekust



Voorwoord

De Noordzee is een bijzonder vaarwater. Het is een druk bevaren zee met veel scheepvaartverkeer. In deze brochure – uitgegeven in het kader van het project ‘Varen doe je samen!’ – vindt u kaarten met de belangrijkste aanbevolen routes. De kaarten laten zien hoe de recreatievaart en beroepsvaart op een veilige en vlotte manier de wateren langs de Nederlandse Noordzeekust kunnen bevaren. De teksten beschrijven aanbevolen vaarroutes, maar deze zijn niet bepalend en verplicht. Er zijn tal van andere routes mogelijk. Houd u aan de geldende verkeersregels als u op de Noordzee vaart, kijk goed om u heen en laat duidelijk zien aan de andere vaarweggebruikers wat u gaat doen, zodat zij op tijd kunnen reageren. Varen op de Noordzee vraagt kennis en ervaring. Het effect van de stroom en de variaties in diepte door het getij zijn specifiek voor dit vaargebied. Voordat u op pad gaat, moet u weten hoe u hiermee om moet gaan.

De kaarten in deze brochure zijn gemaakt als aanvulling op de 1800-serie – de officiële zeekaarten voor kust- en binnenwateren 1801 en 1803 – en zijn niet geschikt voor navigatiedoeleinden. Gebruik dus altijd een recente kaart uit deze serie en de ANWB-Wateratmanak. Wanneer u buitengaats navigeert verdient het tevens aanbeveling om recente getijtafels, stroomatlassen en pilots van de Dienst der Hydrografie aan boord te hebben.



Kaarten veranderen niet zoveel, lijkt het, maar op getijdenwater is de meest actuele informatie onmisbaar voor veilige navigatie. Geulen en ondiepten verplaatsen zich voortdurend. Dichtbij het zeegat, waar het hard stroomt en veel deining is, zijn de grootste veranderingen. Daarom is het zaak dat u alle correcties in uw kaart zet. Elke week publiceert de kaartmaker de Berichten aan Zeevarenden (BaZ), waarin alle wijzigingen van de betoning staan vermeld. Op www.hydro.nl vindt u een database van de Berichten aan Zeevarenden.

De brochure is tot stand gekomen met medewerking van de Convenantpartners (zie colofon), de Dienst der Hydrografie, de Unit Noordzee van het KLPD, de KNRM, de Nederlandse Onderwatersport Bond.

Inhoudsopgave

Belangrijkste vaarregels op zee	3
De belangrijkste voorrangsregels	4
Reisvoorbereiding	4
Onderlinge communicatie	5
Plaats op de vaarweg	6
Bruggen en sluizen	7
Veiligheid aan boord	8
Algemene informatie	9
Wellevendheid	11
Tips voor de onderwatersport	13
Knooppunt 6.1 Breskens	14-15
Knooppunt 6.2 Vlissingen	16-17
Knooppunt 6.3 Roompotsluis (Noordzee – Oosterschelde)	18-19
Knooppunt 6.4 Goereese Sluis (Noordzee – Haringvliet)	20-21
Knooppunt 6.5 Maasmond/Nieuwe Waterweg	22-23
Richtlijnen voor het aanlopen van de Nieuwe Waterweg	24
Knooppunt 6.6 Scheveningen	26-27
Knooppunt 6.7 IJmuiden	28-29
Knooppunt 6.8 Den Helder	30-31

Leeswijzer

Op de Noordzee gelden de internationale bepalingen ter voorkoming van aanvaringen op zee (BVA). Van deze voorschriften mag u niet afwijken, behalve als het noodzakelijk is om direct gevaar af te wenden.

Pas in dat laatste geval 'goed zeemanschap' toe. Goed zeemanschap betekent kortweg dat een schipper schade voorkomt, personen niet in gevaar brengt en een vlotte, veilige vaart niet hindert. Goed zeemanschap begint bij het goed voorbereiden van uw reis. We raden u aan voor vertrek de teksten over de te passeren knooppunten te lezen en vervolgens de kaarten te bestuderen. Een knooppunt is een specifieke locatie waar sprake kan zijn van een verkeersonveilige situatie. Zoals eerder vermeld zijn de kaarten in deze brochure een aanvulling op de officiële kaarten en dus niet geschikt voor navigatiedoeleinden! Wij zijn geïnteresseerd in uw opmerkingen. Daarmee kunnen we de Knooppuntenboekjes zo actueel mogelijk houden. U kunt correcties op de bestaande of suggesties voor nieuwe knooppunten aan ons doorgeven via de website www.varendoejesamen.nl of via info@varendoejesamen.nl

De makers hebben de Knooppuntenboekjes zo zorgvuldig mogelijk samengesteld. Niettemin kunnen er onvolkomenheden voorkomen door zetfouten of door gewijzigde situaties op het water. De gebruiker van de Knooppuntenboekjes blijft zelf eindverantwoordelijk voor een veilige vaart. U kunt geen rechten ontlenen aan de inhoud van deze brochure. In alle gevallen wordt verwezen naar de letterlijke tekst van het Binnenvaartpolitiereglement, de BVA 1972 of de plaatselijk geldende reglementen en meest recente kaarten. De Stichting Recreatietoervaart Nederland sluit als uitgever van de Knooppuntenboekjes aansprakelijkheid voor schade en/of letsel als gevolg van het gebruik van deze uitgaven uit.

Het auteursrecht op het materiaal van Varen doe je samen! ligt bij de Convenantpartners die bij dit project betrokken zijn. Overname van plaatjes en/of (gedeelten van) teksten is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van de Stichting Recreatietoervaart Nederland.

Belangrijkste vaarregels op zee

- Houd rekening met andere schepen en pas uw vaargedrag erop aan.
- Op elk schip moet de wacht een goede uitkijk houden en alle beschikbare middelen (marifoon, radar, AIS, verrekijker, etc.) gebruiken.
- Bij kruisende koersen bestaat er gevaar voor aanvaring als de kompaspeiling met het andere schip niet of nauwelijks verandert. Ook als de peiling wel verandert, kan er nog gevaar voor aanvaring bestaan, door de aard van het andere schip (zeer groot, snelvarend, sleep, en dergelijke).
- Neem alle mogelijke maatregelen om een aanvaring te voorkomen (= goed zeemanschap).
- Belemmer niet de veilige doorvaart van een ander schip (bijvoorbeeld een geulgebonden schip).
- Op zee kent men geen onderscheid tussen kleine schepen en grote schepen, alle schepen die op de motor varen hebben dezelfde rechten en plichten. Ook alle schepen die onder zeil varen (zonder motor aan) hebben dezelfde rechten en plichten, ongeacht hun scheepslengte.
- Een zeilschip of een schip korter dan 20 meter dat geen zeilschip is, mag de doorvaart van een ander schip varend in een nauw vaarwater, vaargeul of verkeersbaan niet belemmeren.
- Houd zoveel mogelijk de stuurboordzijde als veilig en uitvoerbaar is bij het volgen van een nauw vaarwater of vaargeul.
- Steek een verkeersbaan van een verkeersscheidingsstelsel zo haaks als mogelijk is over (zonder correctie voor wind en stroom).
- Blijf zo ver als mogelijk is van een verkeersbaan van een verkeersscheidingsstelsel (volg als pleziervaart niet de verkeersbanen). In Duitsland geldt hiervoor over het algemeen een minimale afstand van 2 zeemijl.
- In principe wijkt een schip dat meer manoeuvreerbaar is dan het andere schip uit. Een jacht dat op de motor vaart wijkt uit voor: alle andere schepen die van stuurboord komen, niet-manoeuvereerbare schepen, beperkt manoeuvreerbare schepen, vissende vissersschepen, zeilschepen.
- Een jacht dat zeilt wijkt uit voor: niet-manoeuvereerbare schepen, beperkt manoeuvreerbare schepen en vissende vissersschepen.
- Een zeilschip met het zeil over bakboord heeft voorrang op een zeilschip met het zeil over stuurboord. Varen ze over dezelfde boeg, dan wijkt loef voor lij, ofwel, het schip dat het hoogst aan de wind vaart, heeft voorrang.

Op www.varendoejesamen.nl vindt u meer informatie over 'veilig varen' en kunt u tevens dit informatieve Knooppuntenboekje als pdf downloaden.

De belangrijkste voorrangsregels

- Kleine schepen (tot 20 meter) verlenen altijd voorrang aan grote schepen (langer dan 20 meter). Veerponten, passagiersschepen, sleep- en duwbotten en vissersschepen die in bedrijf zijn, hebben altijd de rechten van 'groot'. Ook als ze korter zijn dan 20 meter.
- Wie in de betonde vaargeul aan stuurboordzijde van het hoofdvaarwater vaart, heeft voorrang op schepen die het hoofdvaarwater willen opvaren. Een uitzondering hierop zijn schepen die uit een betond nevenvaarwater komen varen. In deze situatie moeten kleine schepen op het hoofdvaarwater voorrang verlenen aan grotere schepen die van het betond nevenvaarwater komen.
- Een klein motorschip (tot 20 meter) moet voorrang verlenen aan een klein zeilend schip (tot 20 meter) of een roeiboot als hun koersen kruisen en geen van de schepen aan stuurboordwal vaart. Een grote motorboot of een groot zeilschip verleent in deze situatie voorrang aan het schip dat van stuurboord nadert.
- Voor kleine motorschepen onderling geldt: als hun koersen kruisen en geen van de schepen aan stuurboordwal vaart, krijgt het schip dat van stuurboord nadert voorrang.
- Een klein zeilschip met het zeil over bakboord heeft voorrang op een klein zeilschip met het zeil over stuurboord. Varen ze met het zeil over dezelfde boeg, dan wijkt loef voor lij, ofwel, het schip dat het hoogst aan de wind vaart, heeft voorrang.
- Wie vanuit een haven of nevenvaarwater een hoofdvaarwater opvaart dan wel oversteekt, of vice versa, mag andere vaarweggebruikers niet hinderen. Kleine schepen moeten altijd voorrang verlenen aan grotere schepen. Het bord B.9 betekent dat schepen op het hoofdvaarwater altijd voorrang hebben.
- Op de Waal, Nederrijn, Lek en het Pannerdensch Kanaal geldt een aanvullende voorrangsregel. Wanneer een afvarend schip wil keren om bijvoorbeeld een haven in te varen, verleent dit schip voorrang aan een opvarend schip dat de haven wil bereiken. Een afvarend schip vaart met de stroom mee, een opvarend schip tegen de stroom in.

Reisvoorbereiding

Pleziervaartuijzenverzekering

Met een pleziervaartuijzenverzekering is aansprakelijkheid verzekerd voor schade die u met uw boot veroorzaakt en schade die aan uw boot wordt veroorzaakt. Dit laatste voor zover schade aan uw boot is meeverzekerd. U bent dan ook verzekerd als iemand uw boot met opzet beschadigt en voor schade veroorzaakt door van buiten komende onheil, zoals brand, ontploffing en diefstal. Ook de spullen in uw boot zijn verzekerd. Kijk goed in uw polisvoorwaarden welke spullen dit zijn.

Uit onderzoek blijkt dat één op de vijf botenbezitters zijn vaartuij niet heeft verzekerd. Onverzekerd rondvaren kan grote financiële gevolgen hebben, als u bijvoorbeeld moet opdraaien voor materiële schade en letselschade. Sluit daarom een passende pleziervaartuijzenverzekering af.

Vaarbewijs of watersportcursus

In het BPR staat dat een jacht alleen mag varen als het wordt bestuurd door een 'daartoe bekwaam persoon'. Er staan nog meer eisen in waaraan deze persoon moet voldoen. In Nederland hebt u een Klein Vaarbewijs nodig als u vaart met een boot van 15 tot 25 meter of als de boot sneller kan varen dan 20 km/uur. Maar ook als u een kleinere of langzamere boot bestuurt, is het behalen van een vaarbewijs of het volgen van een watersportcursus nuttig. De organisaties achter Varen doe je samen! raden iedere watersporter sterk aan zich te verdiepen in de theorie en de reglementen.

Naast theoriecursussen zijn er ook verschillende praktijkcursussen, bijvoorbeeld de cursus 'Manoeuvreren op de motor'. Er bestaan ook educatieve vaartochten om mensen kennis te laten maken met een (onbekend) vaargebied dat bepaalde vaardigheden vereist. De meeste watersportcursussen volgen het diplomasysteem van de Commissie Watersport Opleidingen (CWO). In de CWO participeren onder andere Hiswa Vereniging, Watersportverbond en ANWB, partners in Varen doe je samen! Naast zeilopleidingen zijn er ook CWO-motorbootopleidingen. Meer informatie is te vinden op

www.cwo.nl



Geen vaarbewijsplicht, toch examen

Al meer dan 300.000 mensen zijn inmiddels in het bezit van een Klein Vaarbewijs. Bijna de helft hiervan valt niet onder de vaarbewijsplicht, maar heeft er toch voor gekozen een examen af te leggen. Een goede zaak, ze kunnen varen met voldoende basiskennis van de reglement, wetten en veiligheidsmaatregelen. Dat komt de algemene en eigen veiligheid ten goede. De Stichting Vamex (Vaarbewijs- en Marifoonexamens) adviseert u, ook als u niet onder de vaarbewijsplicht valt, het examen Klein Vaarbewijs II te doen als u op de Noordzee gaat varen. Meer informatie vindt u op www.vamex.nl

Let op: Op de Noordzee is geen Vaarbewijs verplicht, maar in de zeehavens wel.

Goed voorbereid op reis

Het is belangrijk om goed voorbereid aan uw tocht te beginnen. Controleer voor vertrek uw schip, maar natuurlijk ook bekende gegevens zoals het getij en variabele factoren als weer en wind en zorg voor actuele vaarkarten. Er worden in Nederland speciale cursussen 'Tochtplanning' en - voor de kustwateren - Theoretische kustnavigatie (TKN) aangeboden. Veel nuttige informatie over de diverse vaargebieden is te vinden in verschillende vaarwijzers, vaargidsen en natuurlijk op internet.

Rondom vrij uitzicht

Als schipper moet u goed in de rondte kunnen kijken. Dit staat ook in het BPR beschreven. Het varen met een dichtgebouwde kuip met beslagen ramen is dus simpelweg verboden. Bekwaamheid en uitzicht rondom zijn dus niet alleen goedbedoelde adviezen, het zijn ook wettelijke bepalingen die voor iedereen gelden (onafhankelijk van de vaarbewijsplicht).

Onderlinge communicatie

De marifoon

De marifoon is een onmisbaar instrument als u vaart in gebieden waar ook beroepsvaart vaart. Alle binnenvaartschepen hebben minimaal één marifoon aan boord. Het is niet verplicht voor kleine schepen, maar als u geen marifoon hebt, mist u veel informatie en andere vaarweggebruikers (en verkeersposten) kunnen geen contact met u opnemen. Dat kan leiden tot gevaarlijke situaties. Bovendien kunt u in noodsituaties anderen niet om hulp vragen of waarschuwen.

Marifoonplicht en uitluisterplicht

Afgezien van een paar uitzonderingen hebben kleine schepen geen marifoonplicht, maar hebt u wel een marifoon aan boord, dan moet u hem ook gebruiken (uitluisterplicht).

Marifoonkanalen

Als u de marifoon gebruikt, moet u op dezelfde golflengte (kanaal) zitten als uw collega's. Anders hoort u niemand en wordt uzelf ook niet gehoord.

Verkeersbegeleiding en blokkkanalen

Op drukke doorgaande vaarwegen zorgen walstations (verkeersposten) voor verkeersbegeleiding. Bij drukke doorgaande vaarwegen moet u denken aan de vaarweg van Hoek van Holland tot Dordrecht, IJmuiden tot het IJ, de Westerschelde en de grote rivieren. Elk walstation neemt een stuk van de vaarweg voor zijn rekening, het zogenoemde blokgebied. Elk walstation en dus ook elk blokgebied heeft zijn eigen kanaal. Dat staat vermeld op de waterkaart en op borden langs de oevers. Vaart u in zo'n blokgebied, dan bent u verplicht om op dat kanaal uit te luisteren.

Kanaal 13

Op zee zetten alle schepen hun marifoonkanaal op kanaal 13. Het algemene nautische kanaal voor op zee. Alleen als iedereen de marifoon op hetzelfde kanaal zet, kunnen alle schippers oproepen en opgeroepen worden. Kanaal 16 is alleen bedoeld voort nood-, spoed- en veiligheidsverkeer. Let op: in een aanloopgebied stemt u af op het marifoonkanaal van de verkeerspost.

Alarmering

Bent u in nood dan kan de marifoon redding brengen. Vergeet niet eerst de marifoon op het juiste kanaal te zetten.

- Kanaal 16. Op zee en het ruime binnenwater (Waddenzee, IJsselmeer, Oosterschelde en Westerschelde) is dat kanaal 16. Op zee en op het ruime binnenwater luistert de Kustwacht continu uit op dit kanaal.
- Blokkanaal. Vaart u in een verkeersbegeleidingsgebied dan is dat het blokkanaal. Het blokkanaal wordt continu uitgeluisterd door de verkeersbegeleiding.
- Kanaal 10. Vaart u niet op zee of ruim binnenwater en niet in een blokgebied dan is dat kanaal 10. Buiten de blokgebieden luistert iedereen uit op 10.

Plaats op de vaarweg

Stuurboordwal

Houd als u vanaf de Noordzee komt zoveel mogelijk stuurboordwal (rechterkant) aan. Ook binnen de betonde vaargeul. Wie in de betonde vaargeul aan stuurboordzijde van het hoofdvaarwater vaart, heeft voorrang op schepen die het hoofdvaarwater willen opvaren. Een uitzondering hierop zijn schepen die uit een betond nevenvaarwater komen varen. In deze situatie moeten kleine schepen op het hoofdvaarwater voorrang verlenen aan grotere schepen die van het betonde nevenvaarwater komen.

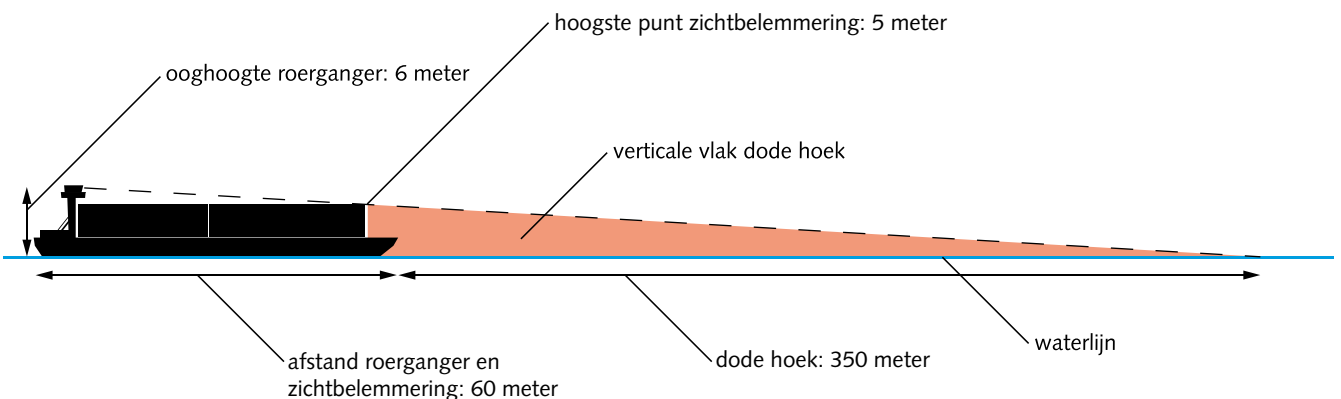
Blijf uit de dode hoek!

Als u de stuurhut en de schipper van een zee- of binnenvaartschip niet kunt zien, dan ziet de schipper u ook niet. Hoe groot de dode hoek van een binnenvaartschip is, hangt af van het type schip, de lading, de hoogte van de stuurhut en de afstand van de stuurhut tot het einde van de zichtbelemmering. De dode hoek van een binnenvaartschip kan tot 350 meter groot zijn, van een zeeschip nog veel groter. Blijf dus uit de dode hoek! Kijk regelmatig achterom en zorg dat u goed zicht rondom hebt als u achter het roer staat.

Dode hoek

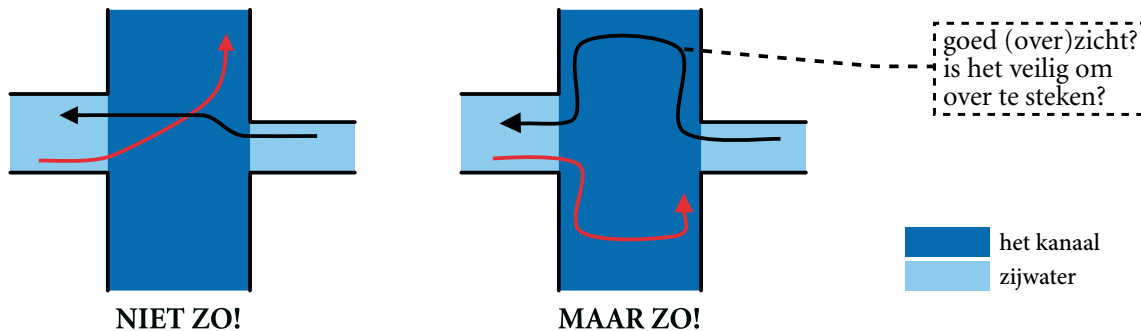
Vermijd dat u te dicht voor (grote) schepen uit vaart in verband met de dode hoek vanuit de stuurhut. Deze dode hoekafstand kan soms wel 350 meter zijn. Als u binnen deze afstand voor een schip vaart kan de schipper u niet zien.

Let op: de beschreven situatie geldt op binnenwater, op zee is de dode hoek van beroepsschepen vele malen groter.



Veilig oversteken

Stel: u komt uit een zijwater en wilt bakboord uit het kanaal op. Neem om te beginnen de tijd als u een kanaal oversteekt. Vaar niet over bakboord het drukke kruispunt over, maar sla eerst 'rechtsaf', met eventueel een uitkijk voorop. U vaart dus een kort stukje aan stuurboordwal. Zodra u voldoende overzicht hebt en het veilig genoeg is, steekt u het kanaal haaks over. U vaart vervolgens weer stuurboordwal in uw gewenste vaarrichting en kunt het kruispunt op een veilige manier oversteken. Doe dit vooral met gematigde snelheid, dan kunt u nog stoppen als het nodig is. Een beroepsschip is sneller bij u dan u denkt.



Open varen

Als u een haveningang wilt invaren, dan kunt u die het best 'open varen'. Dat wil zeggen: neem de bocht iets ruimer, mits dat geen hinder geeft voor de overige scheepvaart. Door deze koers krijgt u meer overzicht, u kunt in de haveningang kijken. Omgekeerd hebben schippers die de haven verlaten u eerder in het zicht.

Wie vanuit een haven of nevenvaarwater een hoofdvaarwater opvaart dan wel oversteekt, of vice versa, mag andere vaarweggebruikers niet hinderen. Kleine schepen moeten altijd voorrang verlenen aan grotere schepen. Let eventueel goed op stroming!

Bruggen en sluizen

Samen schutten

Het passeren van sluizen vraagt extra aandacht. Zowel beroeps- als recreatieschippers moeten bij een sluis binnen een beperkte ruimte manoeuvreren. Dat vereist oplettendheid en communicatie met elkaar en met de sluismeesters. Het is zaak rekening met elkaar te houden, zodat de sluispassage vlot en veilig gebeurt. Voordringen is natuurlijk uit den boze, wacht op uw beurt.

Zo passeert u veilig een sluis

- Wacht voor rood licht. Vaar pas een sluis in, als dat is toegestaan.
- Is er een marifoon aan boord, luister deze dan goed uit (uitlisterplicht) op het ter plaatse geldende marifoonkanaal.
- Vaartuigen moeten de sluis invaren in volgorde van aankomst. Voor het afmeren op de wachtplaats geldt hetzelfde.
- Een klein schip moet, als dat mogelijk is, een groot schip voor laten gaan.
- Houd met een klein schip in de sluis, zo mogelijk, enige afstand van een groot schip.
- Landvasten moeten in de sluiskolk zo worden gevierd of doorgehaald, dat ze de sluis of andere schepen niet beschadigen.
- Maak uw schip met voldoende landvasten vast, maar vier ze tijdig bij zakkend water!
- Zet de schroef uit.

Schutten van zoet naar zout

Maak altijd eerst achter vast als u van zoet naar zout schut, ook als de wind stevig op de kop staat. U hebt dan namelijk stroom mee in de sluis. Als u dat niet doet is de kans groot dat u dwars of achterstevoren in de sluis eindigt. De krachten van het water op het schip zijn veel groter dan die van de wind, zeker in de beschutting van de sluis.

Voor het eerst naar de Noordzee

Als u voor het eerst de Noordzee op gaat, neem daar dan de tijd voor. Zorg dat u minimaal de avond ervoor bij de sluis ligt, of in een naburige jachthaven. Loop naar de sluis en kijk hoe er wordt geschut. Luister 's avonds al via de marifoon naar de desbetreffende verkeerspost. U hoort dan alvast welke informatie wordt gegeven (of er werkzaamheden zijn, mogelijke ondieptes of verplaatste betonning, afwijkingen van de waterstand, etcetera) en kunt die gegevens in alle rust verwerken.

Sluizen en beweegbare bruggen

- Voorkom hinderlijke golfslag op de wachtplaatsen als u een sluis nadert of uitvaart of wanneer u een beweegbare brug passeert.
- Schepen moeten de sluis invaren in volgorde van aankomst. Voor het afmeren op de wachtplaats geldt hetzelfde. Bij sluizen waar de beroeps- en recreatievaart samenkomen, vaart beroepsvaart het eerste de sluis in, tenzij de sluismeester anders aangeeft. Dit gebeurt omwille van veiligheid en vlotheid. Voor recreatievaart geldt hier: wacht met invaren totdat de beroepsvaart de trossen vast en schroeven uit heeft. Houd afstand tot grote schepen. Trossen vast? Schroeven uit!
- Houd rekening met het verval in de sluis en zorg dat u de landvasten tijdig kunt laten vieren of aanhalen.
- Blijf niet te lang rondjes draaien voor de brug, vaar vlot door als de brug opengaat en laat het wegverkeer niet onnodig wachten.
- Ga onder het juiste brugdeel door en let altijd goed op tegenliggers, vooral als er beroepsvaart of ander verkeer aan komt.

Veiligheid aan boord

Veiligheid is in de watersport een veelomvattend begrip. Het heeft betrekking op schip, bemanning en uitrusting. Toch is veiligheid aan boord vooral een kwestie van mentaliteit. U moet er voortdurend mee bezig zijn. Voor het varen, tijdens het varen en na het varen. Veiligheid aan boord begint al voor het varen, met uw tochtvoorbereiding.

Om veilig te kunnen varen, moet de veiligheidsuitrusting op orde zijn. Wat er aan boord aanwezig moet zijn, hangt van het soort boot en het type vaarwater af. Via de website **www.varendoejesamen.nl** kunt u een folder downloaden met daarin de (minimum) uitrusting die nodig is voor een veilige vaart.

Goed Zeemanschap is de grondregel. Het betekent dat een schipper schade voorkomt, personen niet in gevaar brengt en een vlotte, veilige vaart niet hindert. Vrij vertaald: als het niet kan zoals het moet, dan moet het maar zoals het kan. Een paar punten:

- Denk altijd aan uw snelheid en zorg dat andere schepen geen last hebben van uw hek- en boeggolven. Houd ook voldoende afstand.
- Ken de (uitwijk)regels en reageer dus tijdig; óók bij het zien van de A-vlag (duikers te water). Let onder alle omstandigheden op uw eigen zichtbaarheid en uitzicht.
- Wees voorzichtig met alcohol, zie ook een van de volgende alinea's.
- Onderken zowel de vaardigheden als de beperkingen van uw opvarenden, in het bijzonder bij slechte weersomstandigheden en vaarcondities.
- Vertel uw gasten aan boord altijd over veiligheid: wijs op de plaats en het gebruik van de EHBO-kist, noodsignalen, reddingvesten, brandblussers en communicatiemiddelen. Waarschuw voor onder spanning staande trossen en lijnen.
- Luister regelmatig naar alle beschikbare weerberichten en handel hiernaar.
- Stop de schroef wanneer u ligt afgemeerd in een sluis.
- Laat uw noodsignalen, EHBO-middelen en brandblusapparatuur regelmatig keuren.
- U moet de van kracht zijnde vaarreglementen aan boord hebben.
- Zorg voor recente kaarten van het vaargebied en werk ze bij.

Draag een reddingvest

Draag op het water een reddingvest, ook als u een geoefend zwemmer bent. Het gevaar van overboord vallen is altijd aanwezig en het kan iedereen overkomen. De Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij komt ieder jaar ongeveer twintig keer in actie voor opvarenden die overboord zijn geslagen. Soms komt die hulp te laat. Te water raken is levensbedreigend. In het koude Nederlandse water raken drenkelingen snel onderkoeld. Een reddingvest heeft een kraag waardoor u binnen 5 seconden op uw rug draait. Zo'n vest kan uw leven redden. Daarom wil de KNRM bevorderen dat iedereen aan boord van een schip een goed werkend, passend reddingvest draagt, dat op de juiste wijze is bevestigd en geschikt is voor de omstandigheden.

Alcoholpromillage voor schippers verlaagd

Het toegestane alcoholpromillage voor schippers bedraagt 0,5 promille. Het promillage geldt voor beroepsschippers én recreatievaarders, zoals zeilers en bestuurders van snelle motorboten. Doel is dat personen scherp en alert zijn als zij een vaartuig besturen. De Nederlandse regels zijn hiermee in overeenstemming met omringende landen, en met de regels voor de weg.

Algemene informatie

Vervoer van gevaarlijke stoffen

Binnenvaartschepen geladen met gevaarlijke stoffen (brandbaar, giftig of explosief), tonen een, twee of drie blauwe kegels of lichten. Zeeschepen die van en naar zee varen, voeren een rode vlag of rood licht. Houd voldoende afstand tot deze schepen en gebruik geen open vuur in hun nabijheid. Bij het schutten volgt het sluispersoneel de regels uit het BPR en de instructies voor het schutten van kegelschepen.

Mist en radar

In het BPR staan vaarwegen en havens waar u bij slecht zicht niet mag varen zonder typegoedgekeurde radar. Volgens nieuwe regelgeving is varen zonder radar tijdens beperkt zicht verboden. U moet dan een dichtstbijzijnde geschikte ligplaats opzoeken. Let op: u kunt een bekeuring krijgen voor het varen zonder radar bij slecht zicht! Een klein varend of geankerd vaartuig moet bij zowel slecht zicht als 's nachts op de drukke vaarroutes een radarreflector voeren. Naast de gewone radarreflectoren zijn 'actievare types' verkrijgbaar die de signalen van schepen met radar versterkt terugsturen.

Neem 's nachts of tijdens slecht zicht contact op met de betreffende verkeerspost en vraag desnoods begeleiding aan. Ziet de lucht er niet betrouwbaar uit, hebt u geen goed gevoel over de vaartocht of geen zin, dan kunt u beter in de haven blijven. De boot is er voor u, niet andersom.

Vaar niet door drijvende mosselvelden

Verspreid in de Voordelta (www.voordelta.nl) liggen zogenaamde mosselzaadinvanginstallaties (MZI's). Dit zijn grote aaneengesloten velden met drijvende verbindingen waar u absoluut niet doorheen kunt varen. Behalve door betonning worden de contouren van MZI's aangegeven door, om de 50 meter, gele tonnen met radarreflector en/of een wit licht en gele tonnen boven de ankers. De meeste MZI's liggen aan de randen van diepere vaargeulen en nooit in het betonde vaarwater. Er is altijd een veilige afstand tussen de MZI en de denkbeeldige lijn over de dichtstbijzijnde betonning van de vaargeul. Soms ligt een MZI in een gebied buiten de vaargeul dat ook door (ervaren) andere schippers gebruikt wordt. Dat kan enige hinder (omvaren) veroorzaken. Schippers, die voldoende ervaring hebben met het varen op de Voordelta, zullen echter zonder problemen langs de MZI's varen.

Oversteken verkeersscheidingsstelsel (shipping lanes)

Een verkeersscheidingsstelsel is opgebouwd uit diverse onderdelen, waaronder de traffic lanes (verkeersbanen, één in elke richting) en de scheidingszone. Het is een soort snelweg op zee waar hoofdzakelijk de grote scheepvaart vaart. In Het Kanaal en de Noordzee liggen enkele verkeersscheidingsstelsels die u bij een oversteek kunt tegenkomen. Voor het oversteken van een verkeersscheidingsstelsel gelden speciale regels die aanvaringen moeten voorkomen. U moet de verkeersbaan zo haaks mogelijk oversteken (zonder correctie voor wind en stroom). Dit maakt de vaartijd door het stelsel zo kort mogelijk. Ook kan er geen twijfel ontstaan over de bedoeling van het kruisende vaartuig. Als recreatieschipper moet u zich houden aan de overige regels die gelden voor het varen in een verkeersscheidingsstelsel. Zo mag u bijvoorbeeld niet onnodig lang in de scheidingszone blijven.

De snelheid van zeeschepen wordt vaak slecht ingeschat. Een gemiddeld containerschip vaart ongeveer 25 knopen, een gemiddeld jacht ongeveer 5 knopen (25 knopen = 25 zeemijlen per uur = ruim 46 km/u). Probeer nooit vlak voor een zeeschip over te steken.

In de 1800-serie staan de verkeersscheidingsstelsels aangegeven. Voor Rotterdam en Den Helder lopen bijvoorbeeld grote routes (richting Het Kanaal, Scandinavië en de Baltische Zee). Tussen deze verkeersscheidingsstelsels zijn geen officiële routes aangegeven. Wel zijn er onofficiële banen die veel gebruikt worden als verbinding tussen het ene stelsel en het andere.

AIS-apparatuur

Tegenwoordig zijn zeeschepen uitgerust met het Automatic Identification System (AIS) waarmee een schip goed zichtbaar is voor andere schepen in de nabijheid met AIS-ontvangers. Een AIS-transponder aan boord van een schip zendt met regelmatige tussenpozen positie, koers, snelheid, scheepsnaam en het Maritime Mobile Service Identity (MMSI) nummer uit. Dit is een nummer om een schip (of een kuststation) te identificeren. Het MMSI-nummer wordt onder meer gebruikt als een soort telefoonnummer voor maritieme communicatie. Voor de pleziervaart is AIS niet verplicht, maar het kan wel voordelen bieden. AIS-B, dat ervoor zorgt dat u gezien wordt, is voor pleziervaart voldoende. Noot: ieder schip met een zeevaartmarifoon heeft een MMSI-nummer.

SOLAS-verdrag

Sinds 1 juli 2002 gelden nieuwe regels die van direct belang zijn voor u als eigenaar of schipper van een pleziervaartuig. Deze regels maken deel uit van Hoofdstuk V van de International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS V). Het grootste deel van het SOLAS-verdrag is alleen van toepassing op handelsschepen, maar delen van Hoofdstuk V gelden ook voor kleine zeegaande pleziervaartuigen. De folder Solas V, Regels voor zeegaande pleziervaartuigen, over dit onderwerp kunt u downloaden via de website van de Inspectie Verkeer en Waterstaat: www.ivw.nl

Scheepvaartreglement

Langs de kust en binnen de twaalfmijlszone is het Scheepvaartreglement Territoriale Zee (STZ) van toepassing. Enkele zaken die voor pleziervaart van belang zijn:

- Hebt u een marifoon aan boord, dan doet u er als pleziervaarder verstandig aan in de aanloopgebieden uit te luisteren en zo nodig deel te nemen aan het marifoonverkeer (artikel 5).
- U bent verplicht het volgende te melden aan de Kustwacht: aan de grond raken of zinken, aanvaring of ongeval met persoonlijk letsel, verminderde manoeuvreerbaarheid of roeruitval (artikel 6).
- Een klein schip is in een aanloopgebied verplicht een radarreflector te voeren (artikel 10).

Een wedstrijd of evenement met meerdere schepen moet ten minste zes weken van te voren worden aangevraagd bij de Kustwacht. Is de locatie binnen 1 km van de kust, dan moet de gemeente eveneens een vergunning verlenen. Toestemming aanvragen voor evenementen op de Noordzee bij de Kustwacht kan via <http://www.kustwacht.nl/nl/evenementenalgemeen.html>

Aangepast bereik marifoonkanaal 25, post Ouddorp

Sinds november 2009 is het marifoonkanaal 25 van de Verkeerspost Ouddorp zeegericht gemaakt. Als vaarweggebruiker op de Grevelingen kunt u niet meer via de marifoon communiceren met deze post. Op een groot deel van het Grevelingenmeer kunt u nog wel uitluisteren op marifoonkanaal 25, voor bijvoorbeeld het uurbericht. Telefonisch kunt u post Ouddorp bereiken op het nummer (0187) 68 12 66. De post wordt tot 1 mei 2011 dagelijks van 8 uur 's ochtends tot 20 uur 's avonds bemand, 2 nachtdiensten van zondag op maandag en van donderdag op vrijdag (het betreft de nachten waarop de visserijsector vertrekt en/of aankomt). De post wordt vanaf 1 mei 2011 dagelijks bemand van 8 uur 's ochtends tot 20 uur 's avonds (jaarrond). Buiten bovengenoemde bedieningstijden, in geval van nautische informatie: Verkeerspost Wemeldinge, tel. (0113) 62 21 10 of Verkeerscentrale Vlissingen, tel. (0118) 424790. In geval van calamiteiten / incidenten: Kustwachtcentrum, marifoonkanaal 16, telefoon 0900 0111.

De Voordelta

De ondiepe zee en de stranden van de Zuid-Hollandse en Zeeuwse Eilanden vormen samen de Voordelta. Het is een beschermd natuurgebied, oftewel een Natura 2000-gebied, met rustplaatsen voor zeehonden en vogels en een beschermde bodem. Probeer deze gebieden te mijden. Wie toch van deze omgeving wil genieten, moet zich aan de spelregels houden. Zie www.voordelta.nl

Verboden gebieden

Rond de boorplatforms geldt een verboden gebied van 500 m. Scheepvaart mag niet in dit gebied komen. Wekt een schip de indruk wel in die zone te komen, dan wordt vanaf het platform contact gezocht met het vaartuig via de marifoon of met lichtsignalen. Ook zal het wachtschip of bevoorradingschip in actie komen. Voorkom elk misverstand en vaar ruim om een platform heen. Er zijn ook wells (zonder platform) en op enige afstand van boorplatformen gelegen TMLS locaties (tanker mooring and loading station). Deze hebben dikwijls ook een verboden gebied van 500 meter rondom. Op deze locaties is vaak geen betoning aanwezig; ze hebben alleen een vermelding in de zeekaart.

Het werkgebied wordt meestal aangegeven met cardinale lichtboeien. Zorg voor een bijgewerkte kaart en print voor vertrek nog een zogenaamde P en T-lijst met daarin de voorlopige (P) en tijdelijke (T) berichten. Daarin staan zaken aangekondigd als: seismisch onderzoek, schietoefeningen, het tijdelijk weghalen of plaatsen van markering en tijdelijke gebieden. Voorkom verrassingen en download de P en T-lijst downloaden via www.hydro.nl

Golfslag

Op plaatsen met stroming en getij kan een vervelende golfslag voorkomen, zeker als wind en stroom tegen elkaar staan. Ook de beroepsvaart maakt soms flinke golven. Zorg dat u goed voorbereid bent en dat alles aan boord 'zeevast' staat. Het is raadzaam om van tevoren de brandstoftank af te tappen zodat water en vuil eruit zijn. Dat vermindert de kans op verstopping van de filters.



Foto: Evelop international BV

Windturbineparken

Het 'Prinses Amalia windpark' (voorheen Offshore Windpark Q7) is 23 kilometer uit de kust bij IJmuiden gebouwd, in een waterdiepte van 19 tot 24 meter. In totaal bestaat het park uit 60 windturbines. De onderlinge afstand tussen de windturbines bedraagt circa 550 meter.

Voor Egmond aan Zee ligt 'Offshore Windpark Egmond aan Zee', het eerste grote windpark dat in de Noordzee voor de Nederlandse kust is gebouwd. Het park bestaat uit 36 windturbines en ligt 10 tot 18 kilometer uit de kust. Het totale gebied van het park beslaat zo'n 27 km². Bij helder weer is het park zichtbaar vanaf het strand.

Omdat de windturbines dicht bij elkaar staan, heeft het Ministerie van Verkeer en Waterstaat de windturbineparken tot gesloten gebied voor alle scheepvaart verklaard, inclusief een zone van 500 meter rondom de buitenste windturbines. De verboden gebieden zijn weergegeven op zeekaarten. Ook bij een windturbinepark in aanleg mag een pleziervaartuig niet in een werkgebied komen. De Kustwacht controleert of schepen zich aan de regels houden.

Wellevendheid

Een enquête onder de leden van het Nederlands Platform voor Waterrecreatie (NPvW) heeft uitgewezen dat het gedrag van sommige waterrecreanten grote ergernis geeft. Om te voorkomen dat dit tot strengere wet- en/of regelgeving leidt, is een 'gedragscode' voor de watersporter opgesteld, met daarbij de gedachte: "Wie de schoen past, trekke hem aan." Meer informatie is te vinden op www.npvw.nl

Het NPvW is van mening dat u mede-watergebruikers kan en mag wijzen op veronachtzaming van deze gedragscode, tenzij uw eigen veiligheid daardoor in gevaar komt. Hieronder een aantal punten, de gehele gedragscode staat op www.npvw.nl

- Bied hulp in geval van nood.
- Maak geen onnodig lawaai, geluid draagt ver op het water.
- Sta andere schepen toe langsij te komen (bij voorkeur kop aan kont); loop over het voordek van uw buurman om aan wal te komen, tenzij anders is overeengekomen. Neem andermans trossen aan bij het afmeren, ook al komt de andere schipper niet bij u langsij.
- Denk aan uw snelheid en pas deze aan de omstandigheden van het vaarwater aan. Een te hoge hekgolf veroorzaakt overlast en kan ook beschoeiing en natuur beschadigen.
- Zorg voor correcte vlagvoering; haal de natievlag neer bij zonsondergang. Gooi geen afval overboord; mede-watergebruikers zijn u dankbaar.
- Loos vuil- en bilgewater niet op het oppervlaktewater, maar bij een afgiftepunt.
- Verstoor geen dieren in natuurgebieden, betreed geen rust- en of broedgebieden.





Foto: Jenny Smit

Onderwatersport: 10 tips voor watersporters en duikers

Er wordt veel gedoken in Nederland. In het Binnenvaart Politiereglement (BPR) zijn de regels opgenomen waaraan zowel vaarweggebruikers als (sport)duikers zich moeten houden.

Tips voor watersporters in de buurt van duikers

- 1. Internationale duikvlag (seinvlag A):** Als u de internationale seinvlag A (mag ook een bord zijn) ziet op een schip of op de wal, dan zijn er duikers (meestal meer dan één) actief. Verminder tijdig snelheid en blijf uit de buurt. 's Nachts moet dit teken verlicht zijn, zodat het duidelijk zichtbaar is. Bij het duiken vanaf de oever wordt echter vaak geen duikvlag gezet. Simpelweg omdat niet iedere duiker deze heeft.
- 2. Oppervlakteboeien:** Oppervlakteboeien worden door duikers opgelaten en geven de plaats aan waar duikers actief zijn. Opnieuw geldt: blijf uit de buurt.
- 3. Diepteboeien:** Op enkele duiklocaties worden verankerde boeien gebruikt om de diepte aan te geven. Duikers gebruiken deze boeien als referentie om daar in de buurt af te dalen en op te stijgen. Deze boeien bevinden zich vaak in een afgesloten vaargebied. Het wil nog wel eens voorkomen dat een windsurfer een diepteboei gebruikt om die te rondrennen.
- 4. Duiksteigers:** In vooral Zeeland bevinden zich enkele steigers specifiek voor duikers. Om te voorkomen dat schepen hier afmeren, is er permanent een duikvlag (seinvlag A) aanwezig.
- 5. Duikers in nood, wat dan?:** Een duiker in nood zal proberen de aandacht te trekken door met z'n armen te zwaaien of op het water te slaan. Let op: benader de duiker voorzichtig. Meestal wordt samen gedoken en als u maar één duiker boven water ziet, is de andere waarschijnlijk nog onderwater. Elke situatie vraagt om een juiste aanpak en doet een beroep op gezond verstand.
- 6. Duiken in de vaargeul:** Volgens het BPR mag niet worden gedoken in gedeelten van een vaarweg bestemd voor de doorgaande scheepvaart. Alleen in de Oosterschelde is vrijstelling verleend voor het (wrak)duiken in sommige vaargeulen. Enkele wrakken staan aangegeven op de officiële waterkaarten van de Dienst der Hydrografie.

- 7. Respecteer elkaar:** Watersporters, sportvissers en sportduikers zijn vaak geïnteresseerd in dezelfde gebieden. Als iedereen elkaar respecteert, kan iedereen zonder problemen van dezelfde gebieden gebruikmaken.

Tips voor duikers

- 8. Waar wel en waar niet duiken?:** Zoals vermeld in het BPR is onderwatersport verboden:
 - a. Op een wachtplaats of in de onmiddellijke nabijheid van een brug, een sluis of een stuw.
 - b. In gedeelten van een vaarweg bestemd voor de doorgaande scheepvaart.
 - c. In routes van veerponten.
 - d. In havens en nabij de ingangen daarvan.
 - e. In de nabijheid van meergelegenheden.
 - f. In gebieden aangewezen voor snelvaren of waterskiën.
 - g. In de door de bevoegde autoriteit aangewezen gebieden.Behalve op open water, zoals de Oosterschelde en de Noordzee, wordt ook veel gedoken op gesloten zoetwaterplassen. Let op: op deze plassen varen wel vaak kleine (zeil)boten en surfplanken.
- 9. Plaats de internationale duikvlag (seinvlag A):** Toon de internationale duikvlag aan boord of op de wal en zorg dat die goed zichtbaar is. Dat is van groot belang, om de overige watersporters duidelijk te maken dat er wordt gedoken. Een bord mag ook. Volgens het BPR moet dat zijn gemaakt van niet buigzaam materiaal. Het teken moet op een zodanige hoogte en op een zodanige manier worden geplaatst, dat het van alle kanten zichtbaar is. 's Nachts moet dit teken zijn verlicht, zodat het duidelijk zichtbaar is.
- 10. Respecteer elkaar:** Sportduikers, sportvissers en andere watersporters zijn vaak geïnteresseerd in dezelfde gebieden. Als iedereen elkaar respecteert, kan iedereen zonder problemen van dezelfde gebieden gebruikmaken.

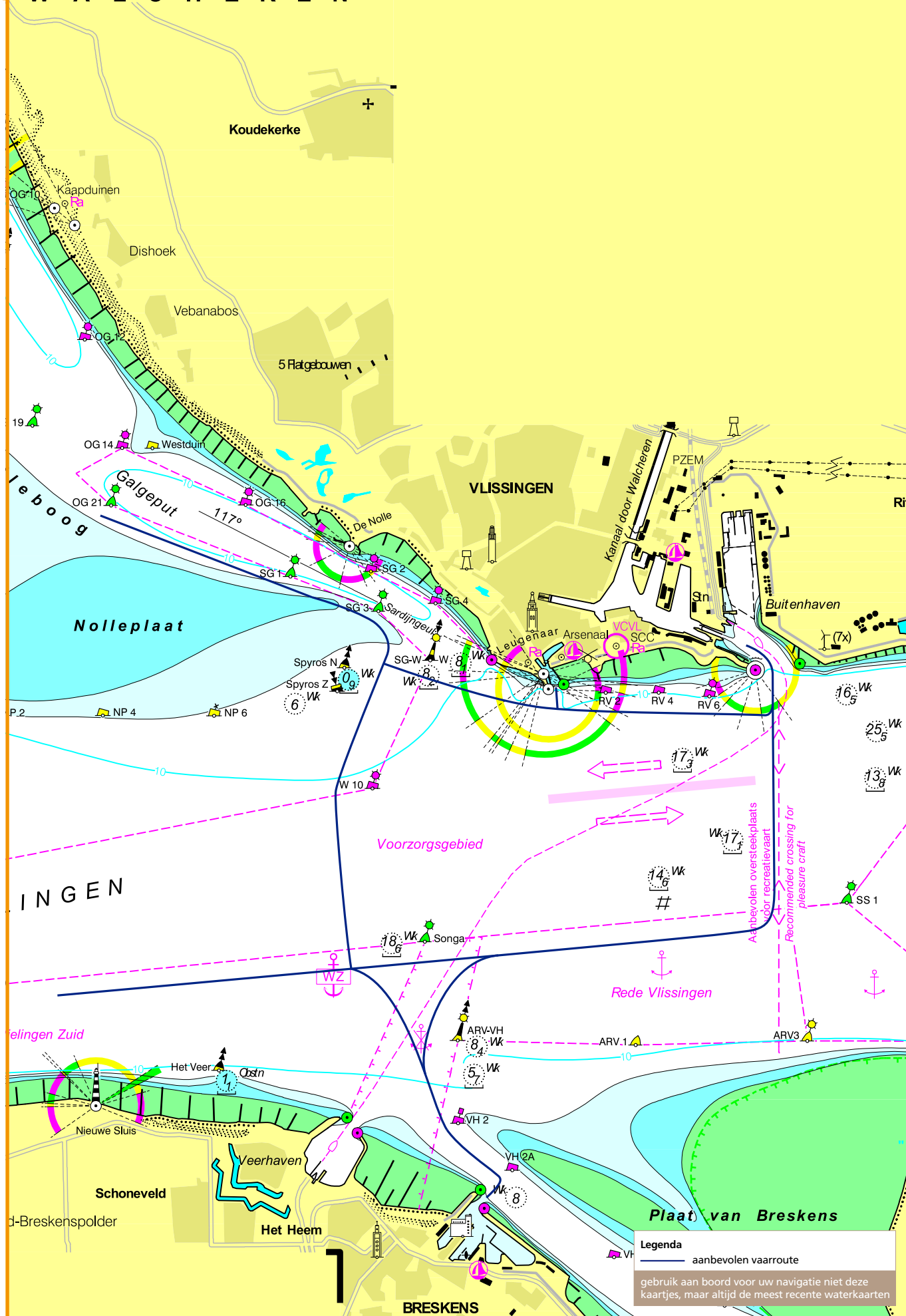




Foto: Hylke Steensma (SRN)

6.1 Breskens

Breskens ligt aan de monding van de Westerschelde, aan de zuidoever. De haven ligt voor bijna alle windrichtingen beschut, behalve voor noordelijke en noordwestelijke wind. Eb- of vloedstromen leveren niet veel moeilijkheden op. Voor Breskens varen grote en snelle zeeschepen, vissersschepen, sleep- en loodsboten en snelle veerboten, die soms vlak langs de havenmond passeren. De schepen veroorzaken veel golfslag.

U mag de betonde vaargeul naar Vlissingen alleen recht oversteken via de aanbevolen oversteekplaats voor recreatievaart (zie detailkaart). Onderschat de snelheid van de veerboten (catamarans) en de overige scheepvaart niet.

Op de Westerschelde is er voor de recreatievaart voldoende ruimte en diepte buiten de betonde vaargeulen. Het is verstandig hiervan gebruik te maken en niet tussen de zeevaart en de beroepsvaart te varen.

Zuid en west

Komt u vanuit zee (zuid en west) door de verlichte Wielingen (W), dan is het raadzaam om Breskens te naderen buiten de groene tonnenkant van de Wielingen. Van daaruit kunt u via de ARV-VH en de VH 2 naar Breskens varen. De jachthaven is bereikbaar via marifoonkanaal 31. De Veerhaven, 1 km ten westen van de haven, is verboden voor de recreatievaart.

Bij het aanlopen of verlaten van de buitenhaven van Breskens bent u in het blokgebied van de Verkeerscentrale Vlissingen (VCVL) die werkt op marifoonblokkanaal 14 (roepnaam: centrale Vlissingen). Luister goed uit én volg de adviezen van de verkeerscentrale op.

Noord

Komend vanuit zee (noord) kunt u via het Oostgat (OG) en de Sardijngeul (SG) tot de SG-W varen. Daarna stuurboord uit richting de W10. Daar hebt u goed overzicht over de Wielingen en het Voorzorgsgebied en kunt u oversteken richting de Songa. Van daaruit kunt u via de ARV-VH en de VH 2 naar de haven van Breskens varen.

Houd in de Sardijngeul en het Oostgat goed de stuurboordzijde. De geulen zijn hier en daar smal, waardoor u al snel in het midden van het vaarwater terechtkomt, dus in de route van de scheepvaart.

Advies: Het wordt sterk ontraden om 's nachts gebruik te maken van de onverlichte Geul van de Walvischstaart GvW) en Deurloo(DL). Kijk voor meer informatie over de scheepvaart in het Scheldegebied op: www.vts-scheldt.net. Verder vindt u informatie in de ANWB Wateralmanak deel 2.

Via de Schaar van de Spijkerplaat (SS) of het Vaarwater langs Hoofdplaat (VH) kunnen jachten verder de Westerschelde op varen. In het Vaarwater langs Hoofdplaat vinden intensieve zandoverslagwerkzaamheden plaats tussen de VH6 en VH14. Zeegaande baggerschepen en binnenvaartschepen liggen hiervoor vaak ten anker in de smalle vaargeul.

Let op: recht voor Breskens bij ton VH 2A ligt een ondiepte (Plaat van Breskens). Op weg naar zee door de Wielingen volgt u dezelfde weg.



6.2 Vlissingen

Bij het aanlopen of verlaten van de Buitenhaven van Vlissingen bevindt u zich in het blokgebied van de Verkeerscentrale Vlissingen (VCVL), marifoonblokkanaal 14 (roepnaam: centrale Vlissingen). Luister goed uit én volg de adviezen van de verkeerscentrale op. Op de rede van Vlissingen varen grote en snelle (zee)schepen. Ze maken hoge golven en kunnen soms dicht langs de havenmond varen. De recreatievaart mag de betonde vaargeul uitsluitend haaks oversteken. Onderschat de snelheid van de veerboten (catamarans), de overige zeevaart en binnenvaartschepen niet!

Noord

Komend vanaf zee (uit noordelijke richting) kunt u naar Vlissingen varen via het Oostgat (OG) en de Sardijngeul (SG). Let op: deze smalle geul loopt dicht bij het strand en hier is druk verkeer met zeeschepen. Kijk regelmatig achterom.

Jachten kleiner dan 12 meter moeten in de Sardijngeul en het Oostgat (tussen de parallel van het licht 'Noorderhoofd' en de parallel van het licht 'Leugenaar') waar dit veilig en uitvoerbaar is, buiten de hoofdvaargeul blijven.

De eerste haven aan bakboord is de Koopmanshaven. Houd rekening met loodsboten die met hoge snelheid de Koopmanshaven in- en uitvaren en veerboten die de Buitenhaven in- en uitvaren.

De Michiel de Ruyterhaven is bereikbaar via de Koopmanshaven en de keersluis. Let op: bij de ingang naar de Michiel de Ruyterhaven ligt een drempel met peilschaal; als twee rode lichten branden op de oostelijke havendam is invaren verboden. Van de Michiel de Ruyterhaven naar de buitenhaven van Vlissingen en omgekeerd vaart u scherp langs (net buiten) de rode tonnenlijn. Let op: voor zowel de Koopmanshaven als de Buitenhaven staat een sterke stroming. In de Buitenhaven kan een hinderlijke golfslag staan veroorzaakt door het scheepvaartverkeer. Aan de steigers mag u niet afmeren. De 1e en 2e Binnenhaven zijn druk en onrustig door de beroepsvaart. Er is geen gelegenheid om af te meren voor de sluis.

Zuid en west

Komend vanuit zee (zuid en west) is het raadzaam om Vlissingen te naderen via de Wielingen (W), buiten de groene tonnenkant. Van daaruit kunt u bij de boei ARV 3 recht oversteken naar de ingang van de Buitenhaven van Vlissingen. Dit is ook de aanbevolen oversteekplaats voor recreatievaart die op de kaart staat aangegeven. Het voorzorgsgebied van Vlissingen bevat alle hoofdvaarwaters binnen het redegebied van Vlissingen. Het is een druk gebied met veel kruisende vaart. Voor dit gebied kunnen extra maatregelen voor de scheepvaart worden getroffen, zoals extra sleepboten bij een risicodragend transport. Ankeren is hier verboden. Bovendien komen er verschillende vaarwateren op uit:

- bij de boei SG-W boei de Sardijngeul;
- bij de Songaboei de Wielingen;
- bij de boei H-SS de Honte en de Schaar Spijkerplaat (SS);
- bij de boei ARV-VH het Vaarwater langs Hoofdplaat (VH).

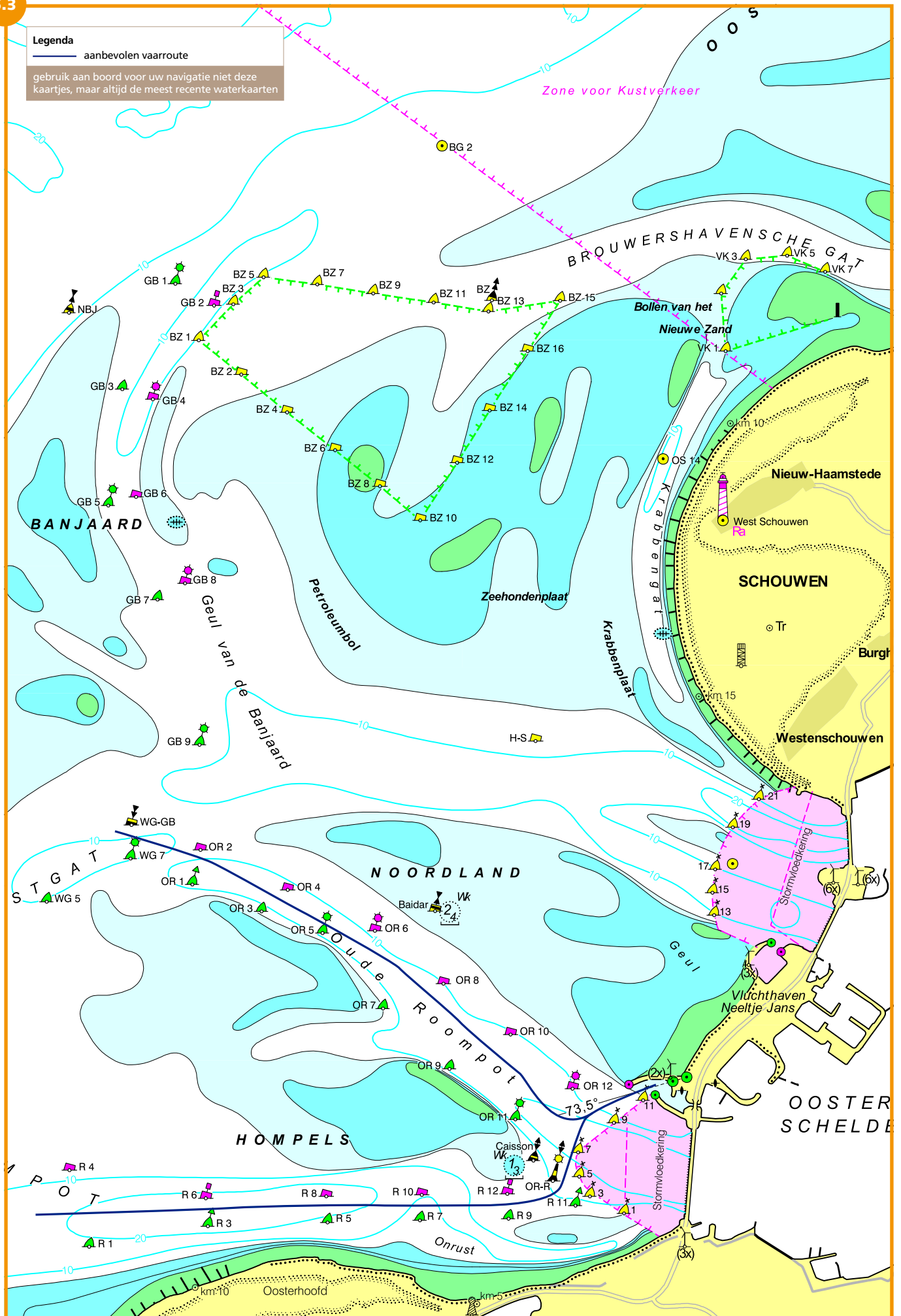
Verder wisselen op de Rede van Vlissingen veel zeeschepen van loods. Dit houdt in dat de schepen 'lij moeten maken' (het dwars op de wind en golven gaan liggen zodat de loodswissel aan de benedenwindse kant kan gebeuren) en vaart moeten minderen.

Het voorzorgsgebied staat duidelijk aangegeven op de kaart.

Advies: Het wordt sterk ontraden om 's nachts gebruik te maken van de onverlichte Geul van de Walvischstaart (GvW) en Deurloo (DL). Kijk voor meer informatie over de scheepvaart in het Scheldegebied op: www.vts-scheldt.net. Verder vindt u informatie in de ANWB Wateralmanak deel 2.

Opvaren

Opvarend vanuit zee of Vlissingen, naar Hansweert en verder, is de aanbevolen route via de nevenvaargeulen Everingen en Middelgat. Opvarend naar Terneuzen kunt u ook deze route nemen, gecombineerd met de Zuid-Everingen of de Rede van Vlissingen oversteken om via de Schaar van de Spijkerplaat of Vaarwater langs Hoofdplaat uw route te vervolgen. De Rede van Vlissingen met voorzichtigheid oversteken als de aanbevolen vaarroute.





6.3 Roompotsluis (Noordzee – Oosterschelde)

De Roompotsluis ligt tussen de noordelijke en de zuidelijke doorlaat van de Oosterscheldekering in. De Oosterschelde is via de Roompotsluis te bereiken. U kunt de sluis naderen via de onverlichte Roompot (R) of de verlichte Oude Roompot (OR). Deze zijn goed en duidelijk betond. Let wel op de ondiepten op de Hompels die droogvallen ten opzichte van Lowest Astronomical Tide (LAT), en het wrak van een oud caisson.

Vaar de haven naar de Roompotsluis goed open en houd er rekening mee dat tijdens de vloed de stroom naar de openstaande schuiven trekt. Bij de sluis zijn wachtsteigers, maar meestal gaat de doorvaart redelijk snel. Het verval in de sluis is ook niet zo groot, aangezien de Oosterscheldekering vrijwel altijd openstaat en het waterniveau van de Oosterschelde hetzelfde is als van de Noordzee ter plaatse. De maximale doorvaarthoogte is NAP + 19,6 m. De brug is niet beweegbaar, dus schepen die grotere doorvaarthoogte nodig hebben, moeten via Stellendam of via Vlissingen varen.

De aanloop naar de Roompotsluis is gevaarlijk bij krachtige wind uit het zuidwesten tot noorden in verband met grondzeeën.

Als u na het verlaten van de sluis richting Oosterschelde vaart, bent u verplicht uit te luisteren op kanaal 68. In de Oosterschelde liggen twee hoofdvaargeulen: de Roompot loopt van de Bergsediepsluis in de Oesterdam richting de Noordzee en de andere hoofdvaargeul is de hoofdtransportas Gent – Duitsland.

Bediening op afstand

MOBZ staat voor Modernisering Objectenbediening Zeeland. In het kader van dit project krijgen alle sluizen en bruggen in beheer van Rijkswaterstaat Zeeland bediening op afstand. Daardoor kunnen ze dag en nacht, zeven dagen per week worden bediend. De Zandkreeksluis bij Kats, de Roompotsluis in de stormvloedkering bij Neeltje Jans, de Bergsediepsluis bij Tholen en de Grevelingensluis bij Bruinisse worden sinds maart 2009 al bediend vanuit de Nautische Centrale Neeltje Jans in het ir. J.W. Topshuis op het voormalige werkeiland Neeltje Jans. Vanaf 2011 volgen de grote sluizen en bruggen boven de Westerschelde en de sluizen en bruggen in Terneuzen en de bruggen in Sluiskil en Sas van Gent, die worden bediend vanuit respectievelijk de Nautische Centrale Noord en de Nautische Centrale Zuid in Terneuzen. Met MOBZ kan Rijkswaterstaat efficiënter en daarmee publieksgerichter werken.

Knooppunten in de rest van de Deltawateren staan beschreven in het Knooppuntenboekje Deltawateren.

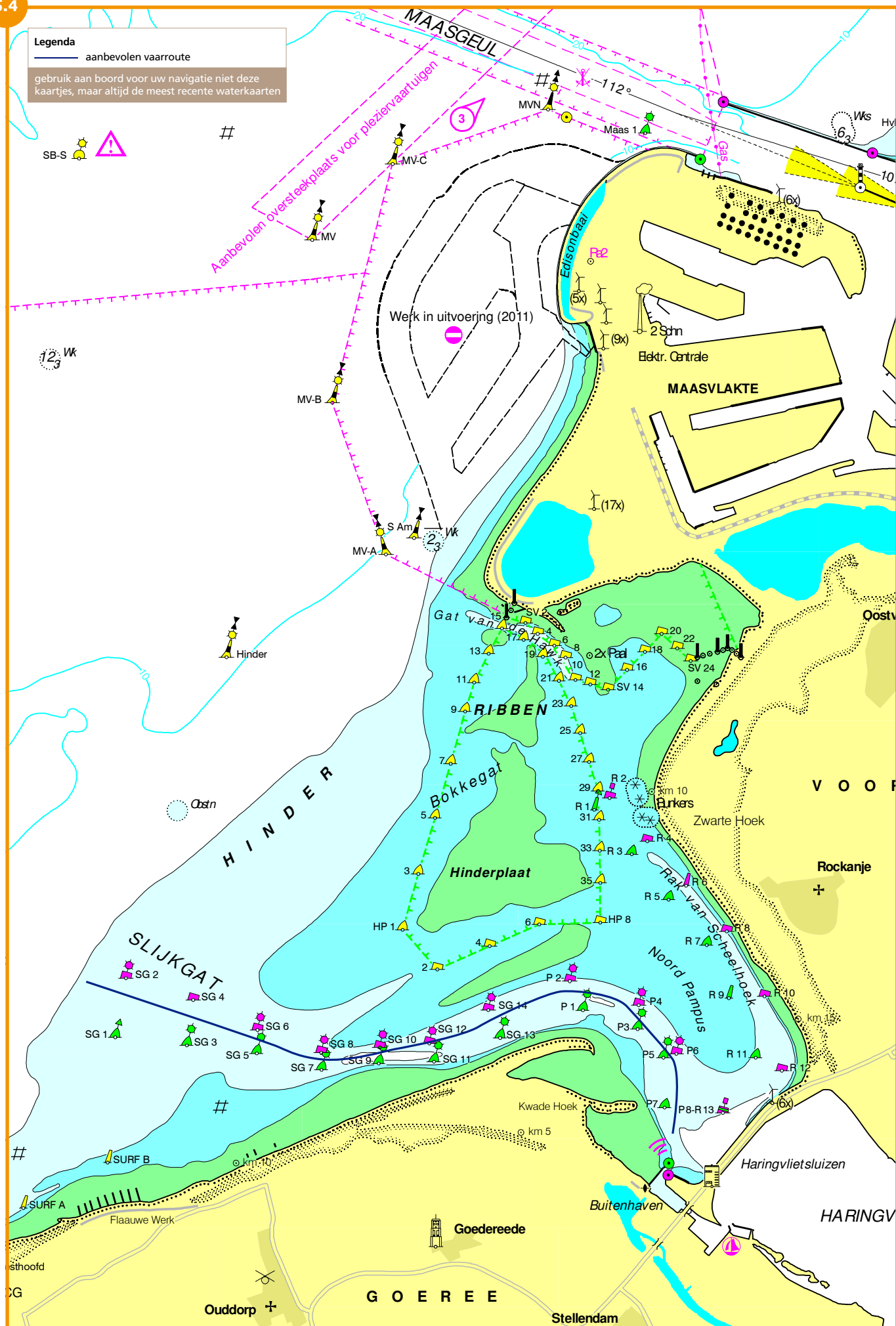




Foto: Janneke Bos

6.4 Goereese Sluis (Noordzee – Haringvliet)

U kunt het Haringvliet vanaf de Noordzee bereiken via de Goereese Sluis bij Stellendam. Het lijkt zeer verleidelijk om met mooi weer even de zee over te steken naar de Oosterschelde, maar bedenk dat het weer snel kan omslaan. Neem geen onnodig risico. De Goereese Sluis wordt 24 uur per dag bediend tenzij de wind meer dan 6 Beaufort is. De Goereese Sluis is bereikbaar via marifoonkanaal 20. Op het marifoonkanaal 25 hoort u weerberichten via de Post Ouddorp.

Vaar bij de aanloop vanaf de Noordzee naar de Goereese Sluis via het verlichte Slijkgat (SG). Deze geul is vrij smal, houd dus goed de betonning aan en snij niet af. Dit laatste in verband met ondiepten die droogvallen ten opzichte van LAT. In de geul ligt een drempel die af en toe wordt gebaggerd. Vermijd bij 6 Beaufort of meer uit zuidwesten tot noorden het Slijkgat in verband met grondzeeën. De stroom staat dan dwars op de geul en ook de spuisluizen hebben veel invloed op de stroming (versterkt eb, vertraagd vloed). Het Slijkgat wordt vaak verlegd (als de diepte wijzigt, wijzigt ook de betonning). Het is daarom belangrijk om dit op de kaart bij te houden en de markering van de geul goed aan te houden.

Let ook op de spuisluizen in de Haringvlietdam naast de Goereese Sluis. Bij het inlaten via de Haringvlietdam gaat de stroom dwars voor de haveningang langs. De zeventien openingen in de Haringvlietdam dienen ervoor om de hoeveelheid water te regelen die door de Nieuwe Waterweg naar de Noordzee stroomt. Als de waterstanden in de buurt van Rotterdam te hoog dreigen te worden, dan kunnen de bijzondere spuisluizen extra veel rivierwater de zee in spuien.

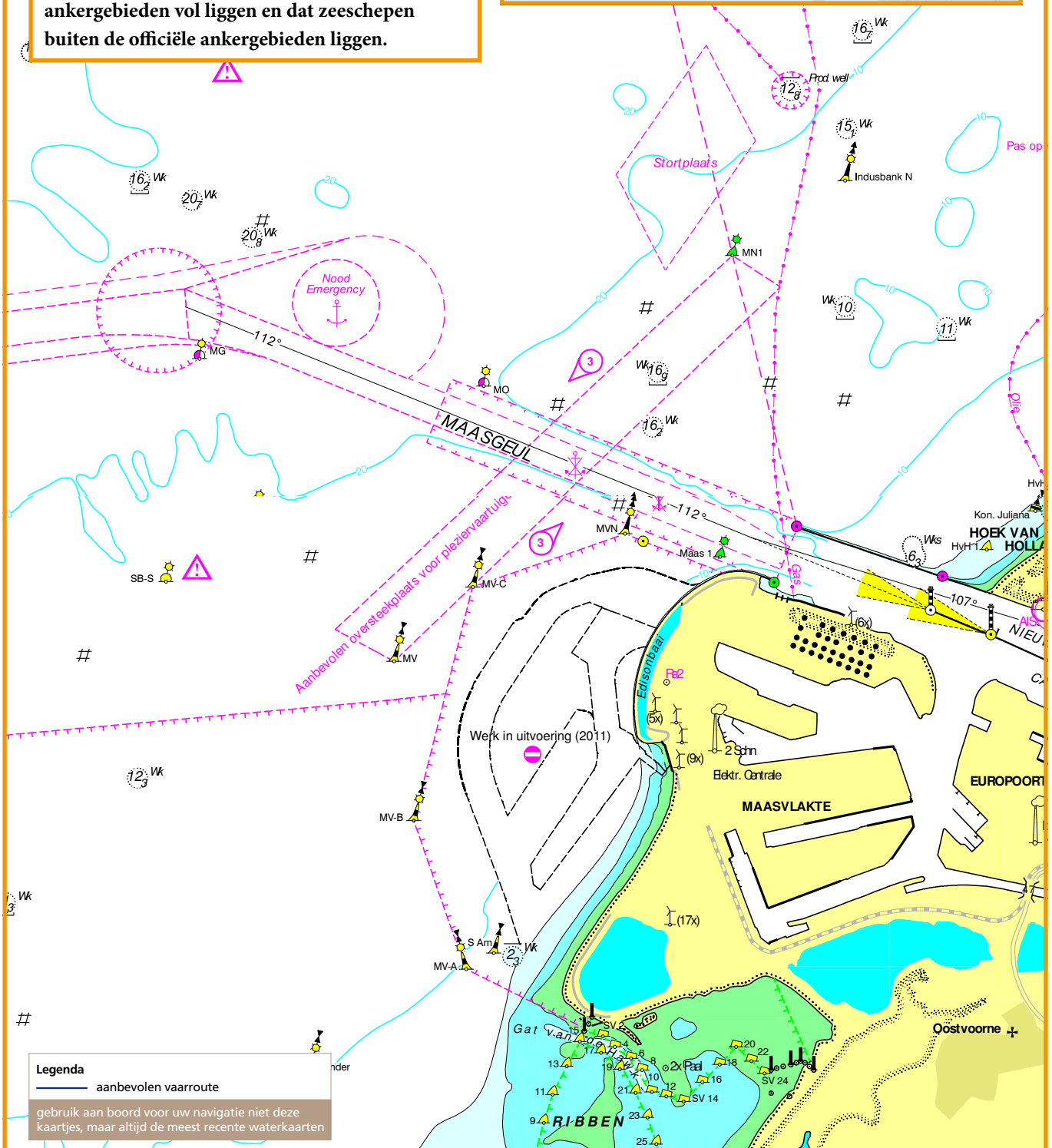
Aan beide kanten van de sluis naar het Haringvliet is kort verblijf/overnachting aan de steiger mogelijk, er zijn geen faciliteiten.

De Deltahaven is de thuishaven van de vissersschepen uit Ouddorp, Goedereede en Stellendam. In totaal gaat het om zo'n vijftig kotters. De visafslag in Stellendam biedt plaats aan minimaal vijftig kotters in de eigen haven aan de buitenzijde van de Haringvlietdam. In de binnenhaven (te bereiken via de Goereese Sluis) kan de afslag nog eens dertig kotters onderbrengen. Let hier dus goed op deze beroepsvissers.

Ankerplaatsen

Een ankerplaats is een aanbevolen gebied op zee waar schepen mogen ankeren. Het is met coördinaten begrensd op een zeekaart. Het aanloopgebied van de Rotterdamse haven reikt tot 57 kilometer voor de kust. Daar begint de Eurogeul. De Eurogeul en aansluitend de Maasgeul vormen samen de vaargeul in de Noordzee met een gegarandeerde diepte van eerst 25,4 meter en later 24,3 meter. Ten noorden en zuiden van de geul zijn ankerplaatsen aangewezen.

Let op: het komt regelmatig voor dat ankergebieden vol liggen en dat zeeschepen buiten de officiële ankergebieden liggen.



6.5 Maasmond – Nieuwe Waterweg

Voor Hoek van Holland ligt het drukste zeegebied van Nederland. Hier komen scheepvaartroutes uit drie richtingen samen bij het loodsstation. Jaarlijks varen er zo'n 37.000 zeeschepen de Nieuwe Waterweg in en uit. De ankergebieden voor de kust zijn druk bezet.

In de haven van Rotterdam geldt naast het Binnenvaartpolitiereglement de Havenverordening Rotterdam. De Rotterdamse havenbekkens zijn niet toegankelijk voor pleziervaart. Varen op de Nieuwe Waterweg en andere doorgaande vaarwegen is gebonden aan dezelfde regels die gelden op de grote rivieren:

- Houd altijd stuurboordwal aan.
- Zorg dat de motor gebruiksklaar is, zeilen is toegestaan, laveren niet.
- Scheepvaart in het havengebied van Rotterdam wordt begeleid door de verkeersbegeleiding van het Havenbedrijf Rotterdam.
- Wie een marifoon heeft, moet uitluisteren op de daarvoor bestemde kanalen.

Voor algemene nautische informatie kunt u terecht bij het Haven Coördinatie Centrum via marifoonkanaal 19 of de verkeerscentrales Hoek van Holland en Botlek via kanaal 11.

Van en naar zee

De Maasmond is het aanloopgebied van de haven van Rotterdam. De scheepvaart wordt hier begeleid vanuit de Verkeerscentrale Hoek van Holland (24 uur per dag bezet, bereikbaar op marifoonkanaal 11 voor algemene informatie). Hebt u als recreatievaarder een marifoon aan boord, dan bent u verplicht uit te luisteren. U hoeft zich in principe alleen te melden bij het binnenvaren van het voorzorgsgebied, zoals aangegeven op de zeekaart (rode onderbroken lijn). Melden en uitluisteren doet u op de marifoonkanalen 1, 2 of 3 (zie havenkaart). Na de oversteek hoeft u zich niet af te melden. Vaar via de aanbevolen route, die onder andere is aangegeven op de zeekaarten. Pleziervaart moet in dit gebied een radarreflector voeren.

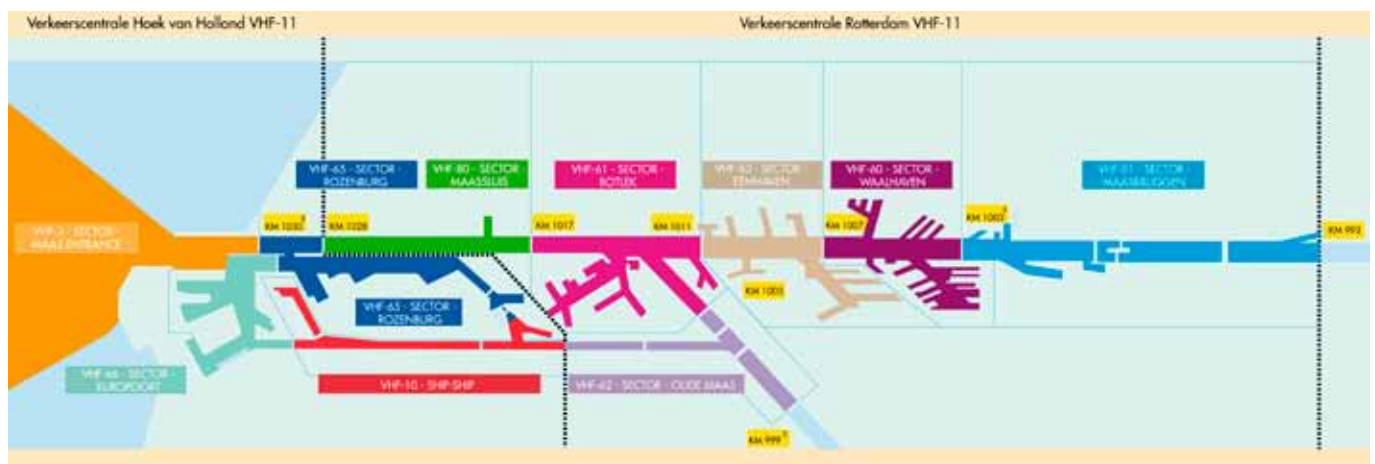
Advies: kom over de vloed naar binnen en houd de groene tonnen aan stuurboord. Vaar dus niet buiten de tonnen! Er liggen daar kribben.

Aanleg Tweede Maasvlakte

De aanleg van de Tweede Maasvlakte is in volle gang. Dit heeft gevolgen voor de recreatievaart van en naar de Nieuwe Waterweg, maar ook voor recreatievaart die de kustroute volgt. Om de nautische veiligheid in het aanloopgebied naar Rotterdam te kunnen blijven garanderen, zijn in oktober 2008 maatregelen getroffen. Het werkgebied van de Maasvlakte 2 wordt met lichtboeien gemarkeerd en is voor alle scheepvaart afgezet. Daarnaast is de oversteekroute voor de kleine zeevaart verlegd. Op de websites www.maasvlakte2.com en www.portofrotterdam.com (onder Scheepvaart) vindt u hierover meer informatie.

Gevolgen voor uw tochtplanning

Omdat de oversteekroute voor de zogeheten kleine zeevaart en de pleziervaart ongeveer anderhalve kilometer verder op zee is komen te liggen, is een tocht van Scheveningen naar Stellendam aanzienlijk langer geworden. Houd hier rekening mee. De Verkeerscentrale Hoek van Holland krijgt veel meldingen van plezierjachten die bijna aan de grond lopen of door het werkgebied van Maasvlakte 2 varen. Patrouillevaartuigen van het Havenbedrijf Rotterdam moeten regelmatig naar buiten om de jachten uit het werkgebied te sturen.



Richtlijnen voor het aanlopen van de Nieuwe Waterweg

- Volg, komende vanuit de oversteekroute, het verkeersscheidingsstelsel en houd hierbij de uiterste stuurboordzijde van de shipping lane aan.
- Houd, bij het invaren van de Maasmond, rekening met kruisend verkeer uit de Europoort. Deze schepen houden, na het passeren van de boei CA-RW, stuurboord aan om aan stuurboordzijde van de Maasmond uit te komen. Neem als u onzeker bent over de verkeerssituatie, contact op met sector Maasmond.
- Vaar niet in de lichtenlijn, deze is bedoeld voor de grote zeeschepen, het water is breed en diep genoeg om naast de lichtenlijn te varen.
- Er liggen kribben langs de oevers die niet altijd zichtbaar zijn (staan soms onder water) en waar recreatievaartuigen wel eens op vastlopen. Raadpleeg de zeekaart, de kribben zijn hierop aangegeven.

Let bij het aanlopen van de Nieuwe Waterweg (vooral 's nachts) goed op en vaar niet het Calandkanaal op; houd de Splitsingsdam dus aan stuurboord. De Berghaven in Hoek van Holland kan worden gebruikt als vluchthaven, voor de haveningang kan het door wind, stroom en passerende grote zeevaart erg onrustig zijn.

De verantwoordelijkheid voor een goede en veilige vaart berust altijd bij de schipper. De informatie van de verkeerscentrale is slechts een hulpmiddel bij de door u te nemen beslissingen. Indien nodig (bij direct gevaar) kan de verkeersleider echter aanwijzingen aan de scheepvaart geven, die moeten worden opgevolgd. Voor algemene nautische informatie die geen verband houdt met de verkeerssituatie, is Verkeerscentrale Hoek van Holland te bereiken via marifoonkanaal 11.

Let op: de stroming kan flink oplopen tot 4 knopen. Wind tegen stroom geeft knobbelig water, zeker als de afvoer van rivierwater groot is.

Aanbevolen oversteekplaats voor de pleziervaart

Vanwege de aanleg van de Tweede Maasvlakte is de aanbevolen oversteekplaats voor kleine vaartuigen (recommended crossing area for small craft) sinds 1 oktober 2008 gewijzigd, in navolging van de wijziging van het verkeersscheidingsstelsel Rotterdam, dat op 1 juli 2008 veranderde. De aanbevolen oversteekroute Hoek van Holland voor kleine vaartuigen is zeewaarts verplaatst en begrensd door de volgende coördinaten:

- a. 51° 58,7' N, 003° 55,8' E
- b. 51° 58,4' N, 003° 56,7' E, tevens aangegeven met boei MV
- c. 52° 01,9' N, 004° 02,6' E
- d. 52° 02,1' N, 004° 01,7' E, tevens aangegeven met boei MN1

In belang van de scheepvaart moet het oversteken van de Maasmond vlot en veilig gebeuren. Neem alle voorzorgmaatregelen die volgens goed zeemanschap zijn geboden. Zo voorkomt u dat u de veiligheid of het vlotte verloop van de scheepvaart in gevaar brengt.



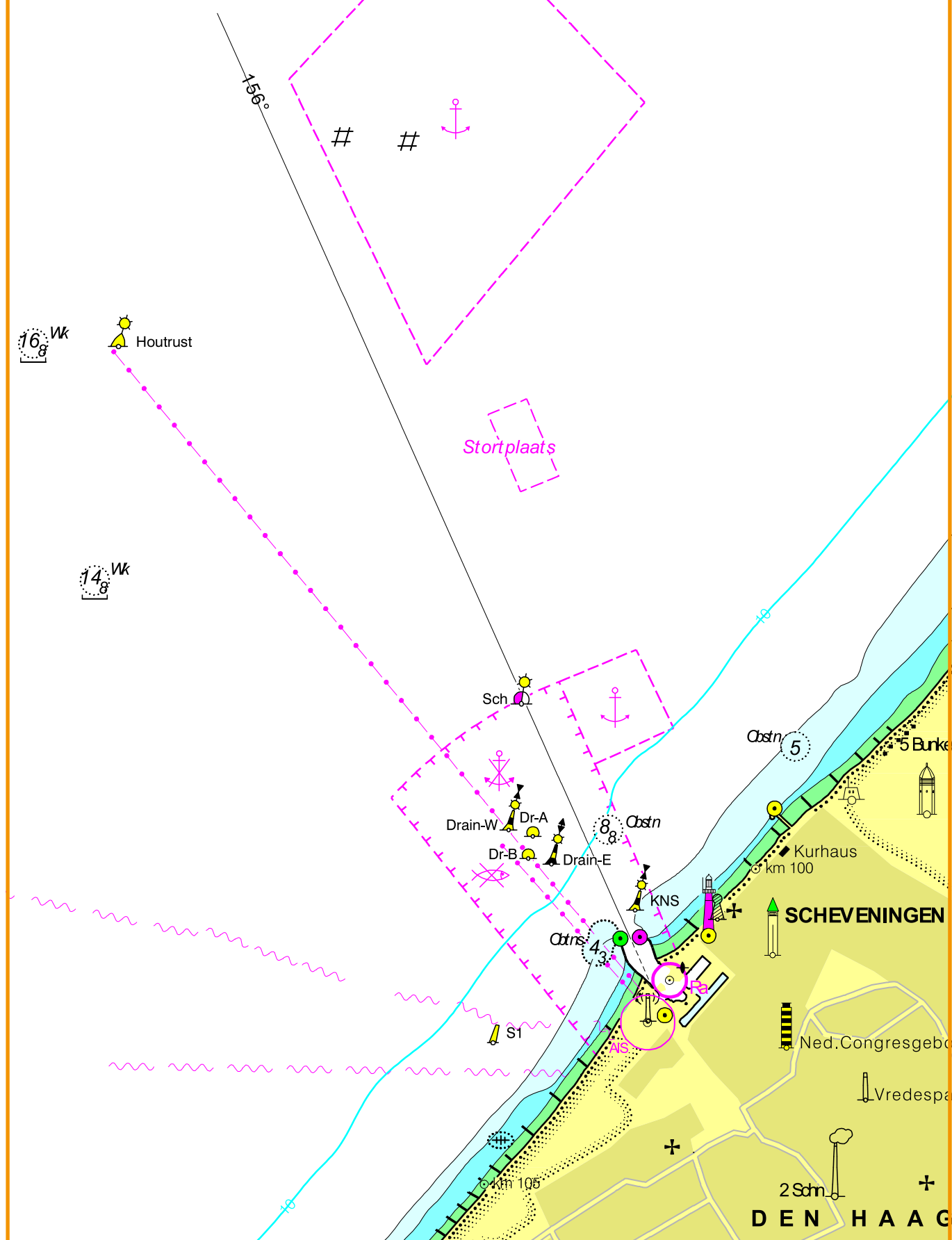
Foto: Maandblad Motorboot

Richtlijnen voor het oversteken van de Maasgeul

- Het werkgebied voor de aanleg van Maasvlakte 2 is **voor alle scheepvaart verboden vaargebied**. Dit gebied is aan de zeezijde gemarkeerd met west-cardinale boeien. De contouren van de landaanwinning zijn overigens al zichtbaar.
- Door de aanleg van Maasvlakte 2 is de oversteekroute voor de kleine zeevaart westwaarts verlegd. Raadpleeg een recente zeekaart voor gedetailleerde informatie.
- Houd rekening met het werkverkeer van en naar Maasvlakte 2. Sleephopperzuigers die zand naar Maasvlakte 2 brengen kruisen de oversteekroute veelvuldig. Geef deze schepen de ruimte en maak tijdig duidelijk wat uw bedoeling is.

Gedragsregels voor het oversteken van de Maasgeul

- Stuurboord houden. Vanuit de noord moet de MN1 aan stuurboord worden gehouden.
- Meld u bij het passeren van deze boeien op marifoonkanaal 3 sector Maasmond. Noem uw scheepsnaam, scheepstype, de vaarrichting en uw positie ten opzichte van de MV of MN1. Blijf tijdens de gehele passage uitluisteren. U hoeft zich niet af te melden.
- Zeeschepen in de Maasgeul kunnen niet of nauwelijks voor u uitwijken. Houd daar rekening mee en blijf ruim vrij van deze schepen. Maak eventueel uw bedoeling tijdig duidelijk via marifoonkanaal 3.
- Het wordt ontraden om de Maasmond onder zeil over te steken. Gebruik de motor of zorg er in ieder geval voor dat deze startklaar is.
- Op www.maasvlakte2.com/nl/index/show/id/70 staat een kaartje met de geldende oversteekroute.
- Inlichtingen over de aanleg van Maasvlakte 2 en eventueel gewijzigde omstandigheden kunt u krijgen bij Verkeerscentrale Hoek van Holland, de wachtchef verkeersafhandeling (telefoon 010-252 28 01 of marifoonkanaal 11).



6.6 Scheveningen

De aanloop van Scheveningen kan gevaarlijk zijn bij krachtige tot stormachtige wind uit het noordwesten. Wind en zeegang komen dan van achteren in en er kunnen grondzeeën voorkomen. De opstuwing van het water tegen de havendammen is tot enkele honderden meter zeewaarts van de havenhoofden merkbaar en de stroomsterkte is daar groter dan verder in zee. Vooral rond het tijdstip van hoogwater is de noordgaande stroom het sterkst. De gunstigste tijd voor het binnenlopen is bij kentering van de stroom. Let voor de kust goed op de cardinale boeien en op de speciale ankergebieden.

Jachten langer dan 15 meter moeten een marifoon aan boord hebben en het gebruik ervan is bij het aanlopen van de haven verplicht. Voor kleinere jachten is een marifoon aan te bevelen in verband met een veilige doorvaart. Op ongeveer een halve zeemijl van de ingang van de havenhoofden moet u zich verplicht melden bij Verkeerscentrale Scheveningen op marifoonkanaal 21 (24 uur per dag bezet), met vermelding van de bestemming 'Jachthaven in de tweede haven'. De Verkeerscentrale Scheveningen wijst géén ligplaatsen toe aan jachten.

Melden is niet verplicht om toestemming voor uitvaren van de haven te vragen, uitluisteren wel!

In de voorhaven staat een seinmast van diverse lichtcombinaties:

- een rood licht boven een wit licht: verboden invaart
- een rood licht onder een wit licht: verboden uitvaart

Dit laatste sein wordt ook getoond op het havenkantoor in de richting van de doorvaart van de 2e naar de 1ste Haven.

Scheepvaartregeling van de Havendienst

Bij de doorvaart van de 2e naar de 1ste Haven staat aan stuurboordzijde op de kade een stoplicht. Dit heeft als doel de recreatieve vaart die zich bij vertrek uit de 2e Haven niet volgens verplichting via het marifoonkanaal 21 gemeld heeft, tegen te houden, omdat er op dat moment elders in de haven grote vaartuigen manoeuvreren. De Verkeerscentrale Scheveningen zet het rode licht aan en dan is het verboden voor de recreatieve vaart de 2e Haven uit te varen. Actuele informatie hoort u op marifoonkanaal 21 van de Verkeerscentrale Scheveningen.

Nieuw ankergebied op Noordzee

Door aanhoudende drukte van zeeschepen die voor anker gaan op de Noordzee in buurt van de Rotterdamse haven, heeft Rijkswaterstaat een nieuw ankergebied aangewezen. Het betreft ankerplaats 6, ruim 15 kilometer ten noordwesten van Scheveningen. Het ligt langs de vaarroute naar Scandinavië en de Baltische staten. Deze ankerplaats biedt ruimte aan ongeveer vijftien schepen.

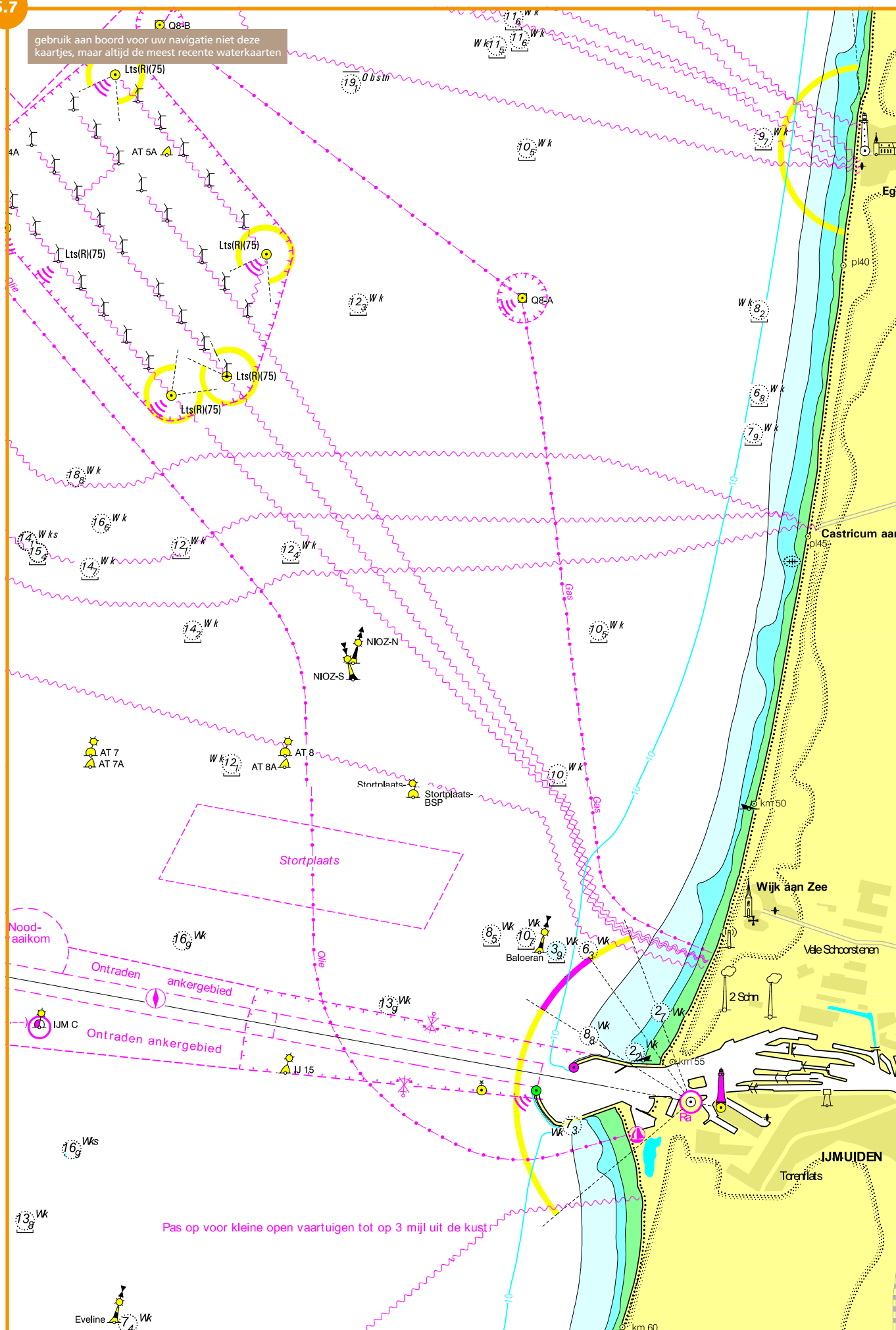
Het afgelopen jaar nam de populariteit van de ankerplaatsen op de Noordzee aanzienlijk toe. Veel tankers liggen hier voor anker te wachten op orders of uit speculatieve overwegingen ('on spec'). In het aanloopgebied voor de Rotterdamse haven verblijven de meeste olietankers niet langer dan enkele dagen op de ankerplaatsen. Voor de kust van het Engelse Southwold (bij Norwich) liggen tankers soms wel maanden voor anker.

De zandmotor

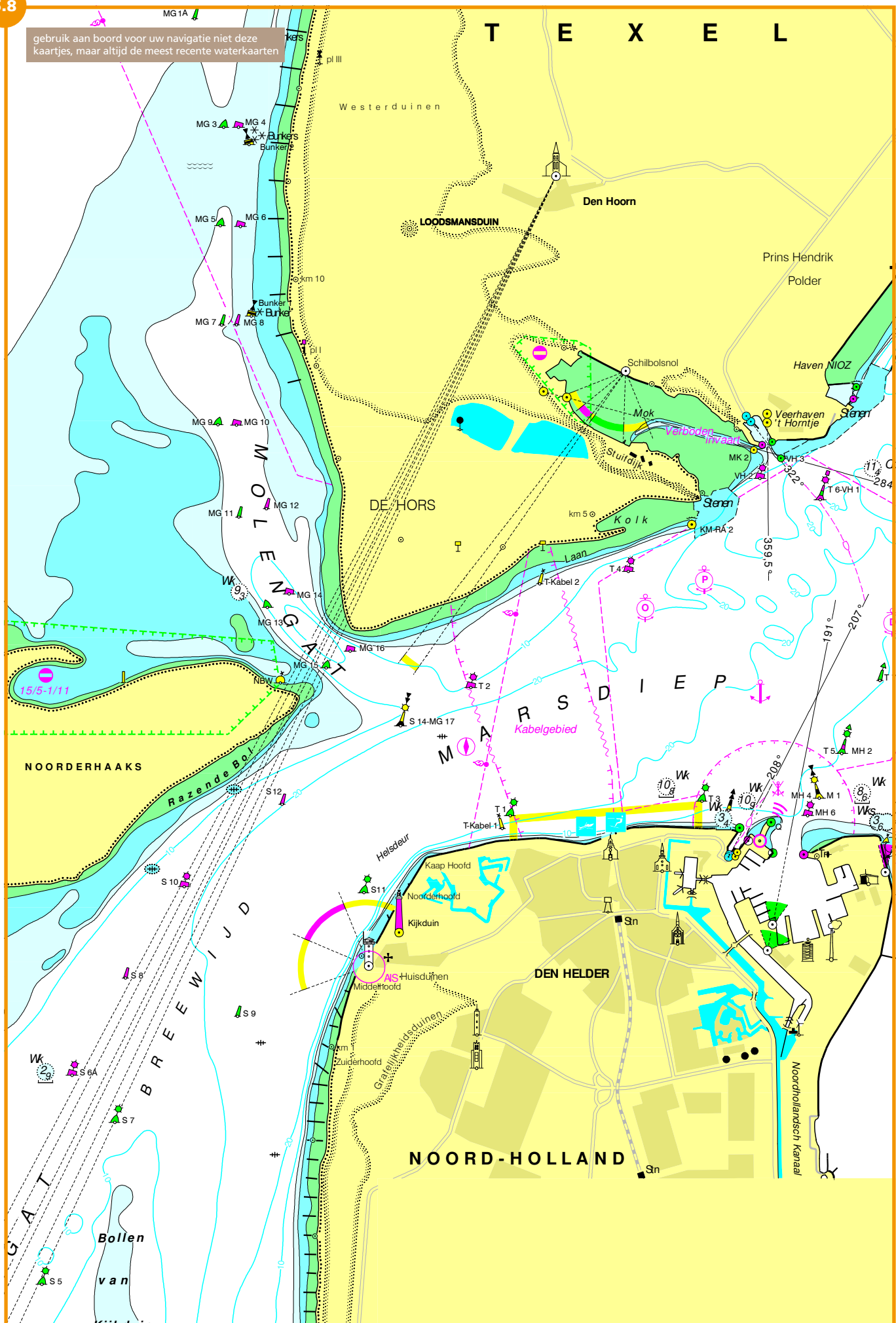
Voor de Zuid-Hollandse kust wordt de zogenoemde Zandmotor aangelegd. Het is een proefproject voor kustversterking van Rijkswaterstaat en de Provincie Zuid-Holland. Er wordt een grote hoeveelheid zand voor de kust aangebracht. Wind, golven en zeestroming zullen dit zand verspreiden langs de kust tussen Hoek van Holland en Scheveningen. De Zandmotor heeft de vorm van een haak die 1,5 kilometer in zee steekt. Op het strand ligt een basis van 2 kilometer breed. Deze haak komt ten noorden van Ter Heijde te liggen, nabij het natuurgebied Solleveld. Tijdelijke markering geeft het werkgebied rondom de Zandmotor aan. Blijf zeewaarts van deze markering en vaar ruim om het gebied heen.

Meer over de Zandmotor leest u op www.kustvisiezuidholland.nl

gebruik aan boord voor uw navigatie niet deze kaartjes, maar altijd de meest recente waterkaarten



gebruik aan boord voor uw navigatie niet deze kaartjes, maar altijd de meest recente waterkaarten



6.8 Den Helder

Het Marsdiep is het zeegat tussen Den Helder en Texel en het verbindt de Noordzee en de Waddenzee. De monding aan de Noordzeekant is inmiddels gesplitst door de grote zandplaat Noorderhaaks. Tussen de Noorderhaaks en Texel gaat het Marsdiep over in het Molengat (MG), en tussen de Noorderhaaks en Huisduinen gaat het over in het Breeuwijd, dat weer overgaat in het Schulpengat (S) en het Westgat. Even ten noordwesten van Den Helder bereikt het Marsdiep zijn diepste punt, een put van circa 47 meter diepte die Helsdeur wordt genoemd. Hier staat een zeer sterke stroming vlak langs de kust.

Let op: in het Marsdiep tussen Den Helder en Texel kan de stroomsnelheid oplopen tot 3 tot 4 knopen (3 knoop = 3 zeemijl per uur). Ook hier spelen de windsterkte en -richting weer een belangrijke rol.

De Verkeerscentrale Den Helder is bereikbaar via marifoonkanaal 62 (blokkanaal; roepnaam: verkeerscentrale Den Helder). Schepen moeten zich melden bij binnenkomst in of vertrek uit het gebied dat deze centrale controleert:

- komend van zee ter hoogte van de uiterton Molengat of Schulpengat
- komend vanuit de Waddenzee op circa 4 zeemijl van Den Helder (Texelstroom T8-T13, Malzwin M13-M14).

Wie de haven verlaat, moet zich ook melden. Er kunnen vaarbeperkingen gelden als er schepen de Marinehaven binnenlopen of verlaten. De verkeerscentrale is dag en nacht bemand. Weerberichten, waterstanden en bijzonderheden aangaande het VTS gebied Den Helder worden ieder uur op minuut 05 doorgegeven op marifoonblokkanaal 62.

Houd bij binnenkomst de noordoostelijke kop van het Harssens Schiereiland ruim aan stuurboord vanwege harde stroom dwars langs de havenmond! Het Harssens Schiereiland herkent u aan een opvallende radarinstallatie. Let op de 191° lichtenlijn (Occ. 5s.). De havendienst van Den Helder is bereikbaar via marifoonkanaal 14. Het invaren van de haven is verboden als er twee rode lichten boven elkaar branden bij het Haven Coördinatie Centrum (HCC) Harssens (verkeerscentrale Den Helder marifoonkanaal 62). U hebt dan twee mogelijkheden: ofwel direct doorvaren naar de Koopvaardersschutsluis, ofwel direct stuurboord uit naar de jachthaven van de Koninklijke Marine Jachtclub. De marinehaven is verboden voor pleziervaart!

Waarschuwing: bij noordwestelijke windrichtingen boven windkracht 7 kunnen er bij de ingang van het Molengat gevaarlijke grondzeëen staan, vooral bij laag water wanneer de ebstroom nog uitloopt. Onder zulke omstandigheden kunnen jachten de aanloop via het Molengat beter mijden. Er zijn ook enkele ondiepten zonder betonning bij de aanloop van Den Helder, bijvoorbeeld het 'Fransche Bankje'. Komend vanuit het westen moet u bij de SG-boei beginnen. Snij niet af tussen de cardinale tonnen door.

Komende vanaf de Waddenzee passeert u onder andere een laad- en loskade met bevoorradingsschepen voor de offshore. Deze schepen verwisselen vaak van plaats en drijven dan voor de Zeedoksluis. De recreatievaart moet wachten totdat ze weer aan de kant liggen.

Via de Zeedoksluis en beweegbare brug kunt u naar de jachthaven in het Willemsdok. De sluis wordt op vaste tijden bediend. De sluiswachter is bereikbaar via marifoonkanaal 14.

Komt u vanuit de Zeedoksluis (van binnen naar buiten), dan geeft de sluiswachter pas een vrije doorgang nadat er overleg is geweest met de verkeerscentrale voor een veilige doorvaart door de haven. Dit in verband met het regelmatig verhalen van offshoreschepen. Bij uitvaren van de sluis moet u zich melden op marifoonkanaal 62.

Hoofdstuk 13 van het Binnenvaartpolitiereglement (BPR) beschrijft enkele bijzondere bepalingen voor de scheepvaart van, naar en in de haven van Den Helder. Zoals:

- verboden handelingen op de rede van Den Helder en in het havengebied.
- het verbod om de marinehaven in te varen, u mag het vaarwater in de haven alleen gebruiken voor doorvaart.

Het Molengat (MG) wordt vanaf 2010 alleen nog met blinde betonning aangegeven. De geul is dusdanig verzand dat de verlichte betonning is opgeheven.

Knooppunten op het Noordhollandsch Kanaal en de rest van de provincie Noord-Holland zijn beschreven in het Knooppuntenboekje Noord-Holland. Knooppunten op de Waddenzee in het boekje Routes over de Waddenzee.

Colofon

Meer informatie over het project Varen doe je samen! vindt u op www.varendoejesamen.nl

Uitgave

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN)

Eindredactie: Laurens van Zijp

Vormgeving: Hoge Bomen, Rotterdam

Cover: Studio Guido van der Velden, Blaricum

Druk: Drukkerij Libertas, Bunnik

Bron kaarten: Chef der Hydrografie van de Koninklijke Marine

Bron foto's: Rijkswaterstaat, tenzij anders vermeld

Downloads en verzamelband

De knooppuntenboekjes zijn als PDF-bestand te downloaden van de website www.varendoejesamen.nl.

De boekjes passen in een verzamelband. Deze wordt verspreid op beurzen, bij jachthavens en op diverse sluizen.

Februari 2011

Aan deze uitgave kunnen geen rechten worden ontleend.

Het project Varen doe je samen!

Op 4 september 2007 tekende staatssecretaris Huizinga van Verkeer en Waterstaat het convenant 'Varen doe je samen!' Dit loopt van 2008 tot 2014. Doel is de risico's beperken voor beroeps- en recreatievaart in hetzelfde vaarwater. Goede voorlichting is een belangrijk instrument van het project. Daartoe is er de website www.varendoejesamen.nl en worden folders en de knooppuntenboekjes uitgegeven.

Onderstaande partijen hebben het convenant ondertekend.

De provincies Groningen, Friesland, Drenthe, Overijssel, Noord-Brabant, Utrecht, Zeeland, Zuid-Holland, Flevoland, Noord-Holland, Gelderland en Limburg

Ministerie van Infrastructuur en Milieu / 0800 8002 / www.rijkswaterstaat.nl

Havenbedrijf Rotterdam N.V. / 010 252 10 10 / www.portofrotterdam.com

Groningen Seaports (havens Delfzijl en Eemshaven) / 0596 64 04 00 / www.groningen-seaports.com

Haven Amsterdam / 020 523 45 00 / www.portofamsterdam.nl

Koninklijke Schuttevaer / 010 412 91 36 / www.koninklijkeschuttevaer.nl

Watersportverbond / 030 751 37 00 / www.watersportverbond.nl

ANWB / 088 269 71 47 / www.anwb.nl

HISWA Vereniging / 0343 52 47 24 / www.hiswa.nl

Stichting Recreatietoervaart Nederland (SRN) / 0343 52 47 57 / www.srn.nl

