



Koninklijke Marine

# BaZ1 | EDITIE 2025

Berichten aan Zeevarenden



Dienst der Hydrografie



Koninklijke Marine

# BaZ1 | EDITIE 2025

Berichten aan Zeevarenden

**Dienst der Hydrografie**

## Voorwoord

**De Berichten aan Zeevarenden** (BaZ) verschijnen wekelijks en zijn te verkrijgen:

- als printversie (PDF) via: [www.defensie.nl/hydro](http://www.defensie.nl/hydro)
- als boekje (tegen betaling) bij een aantal agentschappen (zie [hoofdstuk 3](#))

Nadruk van de berichten in Nederland is toegestaan mits volledig, ongewijzigd en met bronvermelding.

GEBRUIK HYDROGRAFISCHE PUBLICATIES steeds in aanvulling op een van kracht zijnde zeekaart van de juiste schaal. De publicatie dient kritisch en met goed zeemanschap gebruikt te worden, in combinatie met aanvullende publicaties en beschikbare gegevens, veiligheidsberichten van regionale verkeerscentrales en eigen waarnemingen.

## Inhoud

1.	Verkoop van Nederlandse zeekaarten en nautische publicaties	5
2.	Rapporteren van waargenomen fouten en tekortkomingen	5
3.	Berichten aan Zeevarenden (BaZ)	6
4.	Naval Cooperation And Guidance for Shipping (NCAGS)	10
5.	Maatregelen te nemen bij een onderzeebootongeval (DISSUB - Distressed Submarine)	12
6.	Uitzonderingen in het voeren van navigatielichten	13
7.	World Wide Navigational Warning Service (WWNWS)	13
8.	Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)	16
9.	Onbedoelde alarmeringen met het GMDSS	21
10.	Gebruik van mobiele telefoons op zee	23
11.	Opsporings- en reddingsseinen	24
12.	Kustwacht Nederland	29
13.	Kustwacht Caribisch Gebied	30
14.	Windparken op zee	32
15.	Beveiliging van offshore-installaties. Veiligheidszones	35
16.	Routeringsmaatregelen	37
17.	Gebruik ECDIS – RNC/ENC	42
18.	Piraterij	42
19.	Meteorologische en oceanografische meetboeien	44
20.	Bekendmaking van schietoefeningen	44
21.	Oefengebieden mijnenbestrijdingsvaartuigen	45
22.	Belgische kust. Detonatie van mijnen en munitie	46
23.	Militaire oefengebieden	47
24.	Waarschuwing voor mijnen en explosieven	50
25.	Maritieme grenzen	50
26.	Natuurgebieden	51
27.	Bijzonder kwetsbaar zeegebied	54

## 1. Verkoop van Nederlandse zeekaarten en nautische publicaties

De door de Dienst der Hydrografie uitgegeven zeekaarten en nautische publicaties kunnen worden verkregen door:

### a. overheidsinstanties, bij:

#### Dienst der Hydrografie van de Koninklijke Marine

Postbus 10.000

1780 CA Den Helder

Telefoon: +31(0)88 95 16 728

E-mail: [hydrologistiek@mindef.nl](mailto:hydrologistiek@mindef.nl)

### b. particulieren, bij A- of B-agenten:

Voor een adreseslijst zie 'Catalogus van Nederlandse zeekaarten en andere nautische publicaties' (HP7) of [www.defensie.nl/hydro](http://www.defensie.nl/hydro)

Bij A-agenten zijn alle producten van de Chef der Hydrografie verkrijgbaar. Bovendien bestaat de mogelijkheid om de papieren zeekaarten tegen een vergoeding te laten bijwerken.

Bij B-agenten zijn, met uitzondering van papieren zeekaarten, ENC's en RNC's alle producten van de Chef der Hydrografie verkrijgbaar.

## 2. Rapporteren van waargenomen fouten en tekortkomingen

De Chef der Hydrografie van de Koninklijke Marine verzoekt tot het indienen van mededelingen (liefst rechtstreeks en schriftelijk) van in zeekaarten en nautische publicaties opgemerkte fouten en tekortkomingen.

Hierbij zal vermelding van alle desbetreffende gegevens, als posities, peilingen, gemeten hoeken en/of afstanden, GPS-aflezingen (inclusief het gebruikte geodetisch datum), lodingen (met opgave van de wijze waarop zij werden verkregen en gereduceerd tot het reductievlak van de zeekaart) enz., zeer op prijs worden gesteld.

Het is noodzakelijk in die mededeling het nummer van de publicatie te vermelden en tot wanneer de publicatie is bijgewerkt (ENC Update en Baz nummer).

Wanneer de mededeling betrekking heeft op een uitgave van een buitenlands hydrografisch bureau, dan worden zondig die mededelingen, eventueel voorzien van aantekeningen, naar dat bureau doorgezonden.

Contact: Chef der Hydrografie

Postbus 10 000

1780 CA Den Helder

Telefoon: +31 (0)88 95 16 752

E-mail: [hydro.admin@mindef.nl](mailto:hydro.admin@mindef.nl)

### 3. Berichten aan Zeevarenden (BaZ)

#### Publicatie van BaZ

De BaZ verschijnen wekelijks en zijn te verkrijgen:

- als printversie (PDF) via: [www.defensie.nl/hydro](http://www.defensie.nl/hydro)
- als boekje (tegen betaling) bij de volgende agentschappen:

#### **Datema Delfzijl BV.**

Zeesluizen 8, 9936 HX Delfzijl

Telefoon: +31 (0)596 63 52 52

Fax: +31 (0)596 61 52 45

E-mail: [sales@datema.nl](mailto:sales@datema.nl)

Website: [www.datema.nl](http://www.datema.nl)

#### **L. J. Harri BV.**

Van der Takstraat 218, 3071 LM Rotterdam

Telefoon: +31 (0)10 214 27 05

E-mail: [ljharri@xs4all.nl](mailto:ljharri@xs4all.nl)

Website: [www.ljharri-watersportmedia.nl](http://www.ljharri-watersportmedia.nl)

#### **Harri Trading BV.**

Van Weerden Poelmanweg 4, 3088 EB Rotterdam

Telefoon: +31 (0)10 429 03 33

E-mail: [info@harritrading.nl](mailto:info@harritrading.nl)

Website: [www.harritrading.nl](http://www.harritrading.nl)

#### **OneOcean**

Unit 4, Voltage, Mollison Avenue, Enfield, EN3 7XQ United Kingdom

Telefoon: +44 (0)1992 805 400

Fax: +44 (0)1992 805 410

E-mail: [sales@oneocean.com](mailto:sales@oneocean.com)

Website: [www.oneocean.com](http://www.oneocean.com)

Het gebied waarvoor Berichten aan Zeevarenden worden gepubliceerd beslaat de Noordzee tot 55°50'N en het Engels Kanaal tot de meridiaan van Greenwich (0°) en delen van de Caraïbische Zee (zie overzichtskaartjes).

BaZ-gebied Noordzee



BaZ-gebied Caraïbische Zee



## Criteria voor het uitgeven van een BaZ

Het algemene criterium is: het mogelijk maken van een veilige navigatie.

Brongegevens van veranderingen in de kaart worden door de Dienst der Hydrografie gearchiveerd. Van grote of belangrijke wijzigingen wordt een BaZ uitgegeven. Hierbij staat het belang voor de kaartgebruiker voorop. Overige wijzigingen worden in een hernieuwde uitgave verwerkt. Berichten van buitenlandse hydrografische diensten met betrekking op het zeegebied van het betreffende land worden ongewijzigd overgenomen met bronvermelding.

De verandering van de volgende typen gegevens worden als belangrijk en onmisbaar beschouwd:

- nieuwe of ondiepere obstructies, in het bijzonder in DW routes, vaargeulen en aanlooproutes
- verondieping van de bodem, ook in 'maintained depth' gebieden
- nieuwe onderzeese constructies
- kabels en pijpleidingen
- belangrijke navigatie objecten
- verkeersmaatregelen en route-informatie
- (verboden) gebieden
- navigatie radiocommunicatie
- navigatie systemen
- kenbare gebouwen
- haveninrichting
- loodsstations
- onderdoorvaarhoogten van bruggen of kabels

## Bijwerken van zeekaarten en nautische publicaties

### Papieren zeekaarten

Als een papieren zeekaart de Dienst der Hydrografie verlaat, staat in de linkeronderhoek vermeld welke BaZ-correcties zijn verwerkt. Uitzondering hierop zijn de (P)- en (T)-berichten. Geldige (P) - en (T)-berichten worden 2x per jaar inclusief volledige tekst gepubliceerd. De datum van afgifte wordt op een papieren zeekaart aangegeven door middel van een ovaal datumstempel. Daarnaast wordt aangegeven vanaf welk BaZ-nr. de verkoopagent/gebruiker, de papieren zeekaart dient bij te werken (op coproductiekaart tevens NtM-nr.).

### 1800 Serie

Op het informatieblad wordt aangegeven tot welke weekuitgave van de BaZ de kaartserie is bijgewerkt. De gebruiker dient de kaart verder zelf bij te werken met behulp van de BaZ.

### ENC's

ENC's worden bijgewerkt door de Dienst der Hydrografie en vervolgens door tussenkomst van IC-ENC en VAR's aangeboden aan gebruikers.

### Nautische publicaties

Deze moeten worden bijgewerkt aan de hand van de BaZ. Van een BaZ op een nautische publicatie dient men het nummer te noteren op de correctielijst voorin de betreffende nautische publicatie en vervolgens op de aangehaalde bladzijde in margine. Voordat een nautische publicatie de Dienst der Hydrografie verlaat, worden de BaZ, die na het verschijnen van deze publicatie zijn gepubliceerd, als aanvullingsblad(en) toegevoegd.



## Definities

- **zeekaart:** een specialistische papieren of digitale zeekaart welke officieel wordt verstrekt door of op gezag van een regering, de erkende Hydrografische Dienst of een andere van belang zijnde overheidsinstelling en is ontworpen om te voldoen aan de eisen van navigatie op zee. De symbolisatie is vastgelegd door de IHO.
- **INT zeekaart:** papieren zeekaart die opgenomen is in de internationale kaart-serie. De verklaring van alle symbolen is vastgelegd in Kaart 1 [INT1].
- **nautische publicatie:** een specialistisch papieren of digitaal boek welke officieel wordt verstrekt door of op gezag van een regering, de erkende Hydrografische Dienst of een andere van belang zijnde overheidsinstelling en is ontworpen om te voldoen aan de eisen van navigatie op zee.
- **1800 Serie:** De 1800 serie [Officiële zeekaart voor kust- en binnenwateren] wordt uitgegeven voor met name de kleinere SOLAS-schepen en bestaan uit een aantal atlassen met gemiddeld 9 losbladige kaarten. De atlassen worden gedrukt in vier kleuren. De kaarten bestrijken de Nederlandse en Belgische kust, de Waddenzee, het IJsselmeer en het Deltagebied. Elke atlas heeft een legenda waarin een groot aantal gekarteerde symbolen verklaard wordt. Voor deze kaarten zijn extra plastic hoezen te koop. De 1800 Serie is zoveel mogelijk consistent met eventuele corresponderende papieren zeekaarten; echter kaartschaal, dieptebeeld en symbolisatie kunnen verschillen. Maritieme grenzen worden alleen in de papieren zeekaarten en ENC's gekarteerd.
- **nieuwe kaart:** een kaart die in die vorm, presentatie of met die inhoud nog niet eerder is gepubliceerd. In het midden aan de onderzijde van de kaart zijn maand en jaar van uitgave aangegeven. Een nieuwe kaart wordt aangekondigd in een BaZ.
- **hernieuwde uitgave:** een herdruk van een kaart waarin alle nieuwe en gewijzigde gegevens zijn verwerkt. Rechts van de datum van eerste uitgave staat de datum van hernieuwde uitgave. Een hernieuwde uitgave wordt aangekondigd in een BaZ. De voorgaande uitgave vervalt.
- **hernieuwde uitgave coproductie:** een aantal kaarten wordt samen met de United Kingdom Hydrographic Office uitgegeven. Dit is te zien aan het logo in de titel. Het editienummer en de uitgave datum staan in een kader in de linkeronderhoek vermeld. Een hernieuwde uitgave wordt aangekondigd in een BaZ. De voorgaande uitgave vervalt.
- **kleine druk:** een herdruk van een kaart waarin alleen alle uitgegeven BaZ zijn verwerkt. De maand (in Romeinse cijfers) en jaar van herdruk staan in de linkeronderhoek vermeld. Op coproductie kleine drukken wordt ook het laatste NtM-nummer vermeld.
- **BaZ:** bericht dat door de Dienst der Hydrografie wordt uitgegeven en waarmee de publicaties die in het bericht worden genoemd kunnen worden gecorrigeerd. Gegevens over wijzigingen worden waar nodig kartografisch gegeneraliseerd.
- **(P)-bericht:** een BaZ dat wijzigingen aankondigt en dat wordt vervangen door een vast BaZ of een hernieuwde uitgave.
- **(T)-bericht:** een BaZ dat tijdelijk van kracht is en dat door de vermelde einddatum of door een ander BaZ wordt geannuleerd. T-berichten worden in principe alleen voor de grootste schaal kaart uitgegeven.
- **verbeterblad:** een klein deel van een kaart of publicatie waarin voor een betrekkelijk klein gebied een grote hoeveelheid veranderingen is aangebracht. Het blad wordt over het origineel geplakt om te voorkomen dat de kaart onleesbaar wordt indien de correcties met de hand worden aangebracht.

## 4. Naval Cooperation And Guidance for Shipping (NCAGS)

### Algemeen

Zowel militair als vanuit de commerciële scheepvaartsector gezien zijn beiden belanghebbende bij het handhaven van een maritiem veilige situatie en het bevorderen van de economische stabiliteit op zee. Bij deze handhaving kan het voorkomen dat militaire operaties impact hebben op de uitvoering van de maritiem commerciële activiteiten en vice versa. Om dit zo goed mogelijk te begeleiden en de impact zo minimaal mogelijk te laten zijn, is een goede samenwerking tussen de militaire eenheden en de commerciële scheepvaartsector essentieel. Voor de bevordering van deze samenwerking kent de NAVO de NCAGS-organisatie. Deze samenwerking beperkt zich niet alleen tot de schepen op zee maar houdt ook de samenwerking in met bijvoorbeeld scheepseigenaren, rederijen, scheepsmanagers en agentschappen.

De NAVO publicatie ATP-02.1 'Naval Cooperation and Guidance for Shipping (NCAGS) manual- Guide to owners, Operators, Master and Officers' is het handboek voor de wereldwijde toepassing van NCAGS-procedures en werkwijzen ter bevordering van de veiligheid van schepen in tijden van (oplopende) spanning, crisis of conflict. De ATP-02.1 kan worden gedownload via de website van het NATO Shipping Centre (<https://shipping.nato.int>) of worden verkregen via Bureau Maritieme Zaken (BMZ) van het Maritiem Hoofdkwartier.

#### Contactgegevens:

Bureau Maritieme Zaken CZSK  
Rijkszee- en Marinehaven 1  
1781 ZZ Den Helder  
Tel.: +31 (0)88 951 3378  
E-mail: [mhk.ncags@mindef.nl](mailto:mhk.ncags@mindef.nl)

Wanneer in een zeegebied een verhoogd veiligheidsrisico ontstaat voor de koopvaardij, kan de overheid maatregelen afkondigen in het kader van NCAGS. In het gebied kan een 'NCAGS Area Of Operations (AOO)' worden vastgesteld. Details van de NCAGS AOO zullen worden bekendgesteld via de World Wide Navigation Warning Service (WWNWS – zie ook [hoofdstuk 7](#)). De commerciële scheepvaart kan dan adviezen krijgen en de NCAGS-organisatie kan worden ingezet ter ondersteuning. Passerende koopvaardij schepen kunnen ter plaatse worden geadviseerd of geïnstrueerd over de te nemen maatregelen, de te volgen route, of indien nodig zelfs worden begeleid door (geallieerde) militaire eenheden.

In vredetijd houdt de NAVO oefeningen waarbij ook de NCAGS-organisatie actief is. Het is mogelijk dat de commerciële scheepvaartsector gevraagd wordt om deel te nemen aan deze oefeningen.

### Standaard documenten gebruikt door NCAGS

In de ATP-02.1 wordt de organisatie en procedures van NCAGS uitvoerig beschreven. Daarnaast worden hierin een aantal berichten weergegeven welke gebruikt kunnen worden, waaronder het FORMAT ALFA (zie [pagina 11](#)).

## Format A (Format ALFA)

Doel van dit format is om de meest elementaire gegevens van een schip te verzamelen voordat een schip de Area Of Operations (AOO) binnen gaat. Verzendinggegevens en het uiteindelijke format van het bericht kunnen per gebied verschillen.

Format Alfa	
1	Vessel's name
2	Flag
3	IMO number
4	MMSI
5	INMARSAT telephone number
6	Email address / FAX number
7	Current position (at time UTC), course and planned passage speed
8	Next port of call and ETA (UTC)
9	Name and address of ship owner and operator / charterer / company security officer
10	Crew numbers and nationalities
11	Cargo
12	Security measures implemented onboard
<b>Note:</b> Different information may be requested, dependant on the maritime operation	

## 5. Maatregelen te nemen bij een onderzeebootongeval (DISSUB - Distressed Submarine)

De eerste aanwijzingen dat een onderzeeboot in nood verkeert en niet meer boven water kan komen, zijn de volgende:

- submarine indicator beacons (SEPIRB/ Submarine Emergency Position Indicator Radio Beacon), die de onderzeeboot zelf heeft doen opdrijven.
- rode rookkaarsen of lichtkogels, met geregelde tussenpozen afgevuurd vanuit de onderzeeboot
- olievlekken
- luchtbellen

Elke onderzeeboot heeft een aantal ontsnappingscompartimenten, waarin zich SMER (Submarine Escape and Rescue) materiaal bevindt.

SMER materiaal kan bestaan uit de volgende onderdelen:

- loslaatinrichting t.b.v. indicator beacon, life raft of messenger buoy
- witte rookkaarsen met boodschapper
- pyrotechnische middelen
- nood onderwater telefoon
- Personal Locator Beacons (PLB)
- Submarine Emergency Position Indicator Radio Beacon (SEPIRB)

De indicator beacon is oranje van kleur, maar door de vorm in combinatie met drijfvermogen lastig te zien bij zeegang. De beacon kan voorzien zijn van een reddingsvlot. Meestal zijn ze verbonden aan de onderzeeboot. Activering heeft uitzending van noodsignalen op de internationale noodfrequenties (121.50, 243.00 of 406 MHz) tot gevolg. Het noodsignaal dat uitgezonden wordt bevat het MMSI-nummer van de DISSUB aangevuld met een unieke code welke aangeeft vanuit welk compartiment de indicator beacon is losgelaten. Voor Nederlandse onderzeeboten wordt het verzonden noodsignaal ontvangen bij het Kustwachtcentrum Nederland, die i.s.m. de Koninklijke Marine een reddingsoperatie zal coördineren en uitvoeren.

Witte rookkaarsen die vanuit de onderzeeboot worden afgevuurd dienen om de onderzeeboot te kunnen lokaliseren; zij blijven aan de oppervlakte drijven en kunnen voorzien zijn van een berichtenkoker. Bij het uit het water halen dient rekening te worden gehouden met de hoge temperatuur van de rookkaars. Het afvuren van rood gekleurde pyrotechnische middelen vanuit een onderzeeboot is een manier om aan te geven dat de onderzeeboot in nood is. Dit wil niet zeggen dat de onderzeeboot snel boven water probeert te komen.

Aangezien rookkaarsen en lichtkogels (m.u.v. rood gekleurde pyrotechnische middelen) ook gedurende onderzeebootoefeningen gebruikt worden, is de enige zekere aanduiding van een gezonken onderzeeboot het ontvangen van een noodsignaal afkomstig van een indicator beacon. Omdat tijd een belangrijke factor is bij het redden van overlevenden, dient het vinden van een dergelijke boei op de snelste wijze, indien mogelijk met vermelding van de naam van de onderzeeboot, zoals die naam op de boei aangegeven staat, b.v. aan kuststations om door te geven aan marineautoriteiten. Vermelding van exacte tijd en positie van de gevonden boei is van het grootste belang.

De meeste marines met onderzeeboten hebben een organisatie gereed om in te kunnen grijpen bij onderzeebootongevallen. Een dergelijke onderzeeboot-reddingsorganisatie zal:

- zo nauwkeurig mogelijk de plaats bepalen van de gezonken onderzeeboot
- een schip, bij voorkeur met reddingsboten reeds te water, ter plaatse brengen om overlevenden uit het water te kunnen halen
- medische assistentie geven aan overlevenden
- een duikerdecompressiekamer ter plaatse brengen om overlevenden te kunnen behandelen

- aan de opvarenden in de gezonken onderzeeboot kenbaar maken dat hulp geboden wordt

De handelingen van het eerste schip ter plaatse zijn echter in het algemeen van doorslaggevende betekenis voor de gehele reddingsoperatie.

In aanvulling op nationale organisaties is het ISMERLO (International Submarine Escape and Rescue Liaison Office, [www.ismerlo.org](http://www.ismerlo.org)), gesitueerd in Norfolk VA (USA), opgericht. Deze organisatie voorziet in een wereldwijde coördinatie en monitort de beschikbaarheid van ontsnappings- en reddingsmiddelen welke beschikbaar gemaakt kunnen worden voor een eventuele DISSUB.

Het is van groot belang aan overlevenden in een gezonken onderzeeboot aan te geven dat hulp op handen is. Dit kan geschieden door het echolood bij te zetten. Deze geluiden zijn hoorbaar in de onderzeeboot.

De toestand in een gezonken onderzeeboot kan snel onhoudbaar worden voor de overlevenden. Men kan dus verwachten dat zij, reeds voordat met reddingspogingen van buitenaf een aanvang is gemaakt, zullen trachten uit de boot te ontsnappen. Scherp uitkijken naar personen in het water en eventuele reddingsvlotten is dus noodzakelijk. Daar zij in slechte lichamelijke en geestelijke conditie kunnen verkeren, verdient het aanbeveling een reddingsboot ter plaatse te water te hebben zodat snel hulp kan worden geboden.

Noot: Teneinde situaties die kunnen leiden tot aanvaringen of bijna aanvaringen met vissersschepen of om hun netten te vermijden, betrachten (onder water varende) onderzeeboten te allen tijde uiterste voorzichtigheid. Een onderzeeboot beschikt over daartoe geschikte sensoren, die haar over het algemeen in staat stellen, met inachtneming van de regels van goede zeemanschap, vissende schepen op veilige afstand te passeren.

## 6. Uitzonderingen in het voeren van navigatielichten

Ten gevolge van hun bijzondere constructie kunnen sommige Nederlandse marineschepen niet voldoen aan de eisen voor wat betreft aantal en plaatsing van de navigatielichten genoemd in de Voorschriften 23, 24 en 27, en Aangangsel I van de Internationale Bepalingen ter voorkoming van Aanvaringen op Zee (1972).

## 7. World Wide Navigational Warning Service (WWNWS)

### Algemeen

De wereldomvattende navigatiewaarschuwingsdienst (WWNWS), ingesteld na gezamenlijke krachtsinspanning van de Internationale Hydrografische Organisatie (IHO) en de Internationale Maritieme Organisatie (IMO), is een gecoördineerde dienst die als doel heeft de internationale scheepvaart, middels radionavigatiewaarschuwingen (RNW's), te informeren over belangrijke gevaren.

### Soorten RNW's

#### NAVAREA waarschuwingen

De WWNWS is verdeeld in 21, Romeins genummerde, NAVAREA-gebieden. Elk gebied valt onder de verantwoordelijkheid van een Gebiedscoördinator, aan wie de nationale coördinatoren de door het land zelf opgestelde (originele) berichten verstrekken, welke in aanmerking komen om te worden uitgezonden binnen het daarvoor bestemde NAVAREA-gebied.

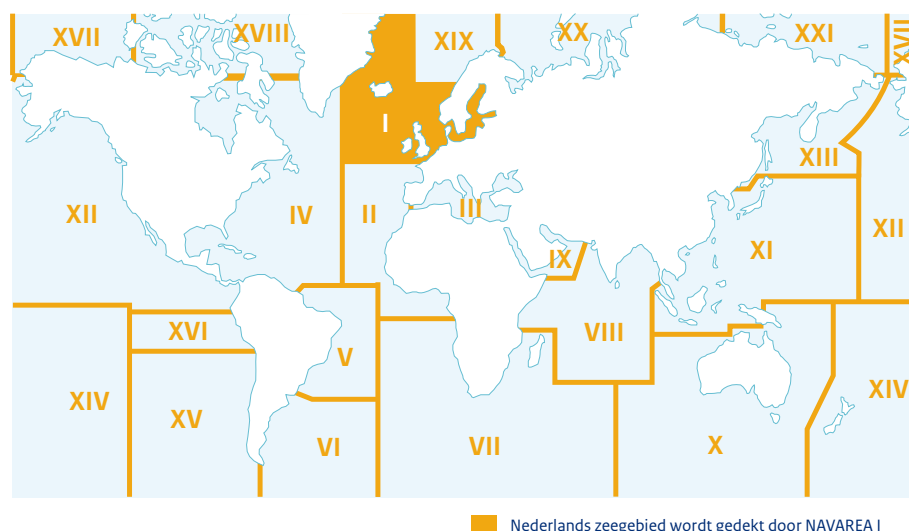
NAVAREA-waarschuwingen worden onmiddellijk uitgezonden wanneer nieuw ontstane gevaren of wijzigingen met betrekking tot de navigatiehulpmiddelen dit noodzakelijk maken.

Voor een overzicht van de 21 NAVAREA-gebieden zie het kaartje.

Het Nederlandse zeegebied (Nationale Coördinator = Kustwacht Nederland) wordt gedekt door het NAVAREA I.

De NAVAREA I waarschuwingen kunnen ontvangen worden met behulp van NAVTEX en worden, volgens de tabel, door diverse stations op vaste tijden (UTC) uitgezonden (zie ook [hoofdstuk 8](#)).

Alle waarschuwingen worden tevens door de United Kingdom Hydrographic Office gepubliceerd in de wekelijkse 'Notices to Mariners' (NtM).



### Waarschuwingen voor kust- en binnenwateren

Waarschuwingen voor kust- en binnenwateren worden uitgegeven door de nationale coördinator van de desbetreffende kuststaat en zijn veelal van belang in een bepaalde regio. Vaak worden deze berichten toegevoegd aan de NAVAREA-waarschuwingen. De berichten zijn overwegend in de Engelse taal gesteld, maar mogen ook in de lokale taal worden opgemaakt (zie ook [hoofdstuk 8](#)).

### Lokale waarschuwingen

Lokale waarschuwingen worden vaak uitgegeven door havenautoriteiten. Deze waarschuwingen zijn normaal gesproken niet bedoeld voor de zeegaande scheepvaart en mogen in de lokale taal zijn gesteld.

### Type berichten

- problemen met de kustverlichting, mistseinen en boeien die van invloed zijn op de hoofdscheepvaartwegen
- de aanwezigheid van gevaarlijke wrakken in of nabij scheepvaartroutes en, indien relevant, of ze betond zijn
- het in dienst stellen van belangrijke en nieuwe hulpmiddelen voor de navigatie en wijzigingen in bestaande hulpmiddelen indien het misleiding met zich mee kan brengen
- de aanwezigheid van moeilijk te hanteren slepen in drukke vaarwateren;
- op drift geraakte mijnen
- gebieden waar reddings- (SAR) en anti verontreinigingsoperaties worden uitgevoerd (ter vermijding van deze gebieden)
- onverwachte aanpassingen aan of het buiten gebruik stellen van ingestelde vaarroutes
- het plaatsen van platforms in of nabij scheepvaartroutes
- het niet goed functioneren van plaatsbepalingssystemen

- kabel- of pijpenleg- of andere onderwateractiviteiten die de veiligheid van de scheepvaart in gevaar kunnen brengen, soms betrekking hebbend op grote gebieden, zoals tijdens marieoefeningen, het afschieten van raketten, lanceeringen/landingen t.b.v. ruimtevaart, nucleaire testen enz. Het is belangrijk dat de mate van het gevaar bekend is, zodat het in het desbetreffende bericht kan worden vermeld. De waarschuwing blijft van kracht totdat deze wordt ingetrokken.
- ijs-rapportages
- stormwaarschuwingen

De tabel geeft de in NAVAREA I operationeel zijnde stations met de vaste uitzendtijden (UTC) weer.

## Scheepsmeldingen

Schepen die een gevaar voor de navigatie tegenkomen moeten de in de nabijheid zijnde scheepvaart en het dichtstbijzijnde radiostation waarschuwen. De berichten moeten worden voorafgegaan door het veiligheidssein ‘Sécurité’ (RT) (3x) herhaald met korte tussenpozen.

Uitzendtijden NAVAREA I stations							
STATIONS		UITZENDTIJDEN					
<b>Zweden</b>							
Bjuröklubb (64°28'N 21°35'E)	<b>H</b>	01.10 (N)	05.10 (W,N)	09.10 (N)	13.10 (N,I)	17.10 (W,N)	21.10 (N)
Grimeton (57°06'N 12°23'E)	<b>I</b>	01.20 (N)	05.20 (W,N)	09.20 (N)	13.20 (N,I)	17.20 (W,N)	21.20 (N)
Gislövshammer (55°29'N 14°19'E)	<b>J</b>	01.30 (N)	05.30 (W,N)	09.30 (N)	13.30 (N,I)	17.30 (W,N)	21.30 (N)
<b>Noorwegen</b>							
Jeløya (59°26'N 10°36'E)	<b>M</b>	02.00 (W,N)	06.00 (N)	10.00 (N)	14.00 (W,N)	18.00 (N)	22.00 (N)
Ørlandet (63°40'N 9°33'E)	<b>N</b>	02.10 (W,N)	06.10 (N)	10.10 (N)	14.10 (W,N)	18.10 (N)	22.10 (N)
Rogaland (58°39'N 5°36'E)	<b>L</b>	01.50 (W,N)	05.50 (N)	09.50 (N)	13.50 (W,N)	17.50 (N)	21.50 (N)
<b>Verenigd Koninkrijk</b>							
Niton (50°35'N 1°15'W)	<b>E</b>	00.40 (W,N)	04.40 (N)	08.40 (W,N)	12.40 (N)	16.40 (N)	20.40 (W,N)
Cullercoats (55°04'N 1°28'W)	<b>G</b>	01.00 (W,N)	05.00 (N)	09.00 (W,N)	13.00 (N)	17.00 (N)	21.00 (W,N)
Niton (N Frankrijk) (50°35'N 1°15'W)	<b>K</b>	01.40 (N)	05.40 (N)	09.40 (N)	13.40 (N)	17.40 (N)	21.40 (N)
Portpatrick (54°51'N 5°07'W)	<b>O</b>	02.20 (W,N)	06.20 (W,N)	10.20 (N)	14.20 (N)	18.20 (W,N)	22.20 (N)
<b>Ierland</b>							
Malin Head (55°22'N 7°21'W)	<b>Q</b>	02.40 (N)	06.40 (W,N)	10.40 (W,N)	14.40 (N)	18.40 (W,N)	22.40 (W,N)
Valentia (51°56'N 10°21'W)	<b>W</b>	03.40 (N)	07.40 (W,N)	11.40 (W,N)	15.40 (N)	19.40 (W,N)	23.40 (W,N)
<b>Estland</b>							
Tallinn (59°27'N 24°21'E)	<b>U</b>	03.20 (N)	07.20 (W,N)	11.20 (N,I)	15.20 (N)	19.20 (W,N)	23.20 (N)
<b>Belgie</b>							
Oostende (Thames) (51°11'N 2°48'E)	<b>V</b>	03.30 (N)	07.30 (N)	11.30 (N)	15.30 (N)	19.30 (N)	23.30 (N)
Oostende (51°11'N 2°48'E)	<b>T</b>	03.10 (N,I)	07.10 (W,N,I)	11.10 (N,I)	15.10 (N,I)	19.10 (N,W,I)	23.10 (N,I)
<b>IJsland</b>							
Grindavik (63°50'N 22°27'W)	<b>X</b>	03.50 (W,N)	07.50 (W,N)	11.50 (W,N)	15.50 (W,N)	19.50 (W,N)	23.50 (W,N)
Saudanes (66°11'N 18°57'W)	<b>R</b>	02.50 (W,N)	06.50 (W,N)	10.50 (W,N)	14.50 (W,N)	18.50 (W,N)	22.50 (W,N)
<b>Duitsland</b>							
Pinneberg (53°40'N 9°48'E)	<b>S</b>	03.00 (N)	07.00 (W)	11.00 (W,I)	15.00 (W)	19.00 (N)	23.00 (N)
<b>Nederland</b>							
Den Helder (52°55'N 4°44'E)	<b>P</b>	02.30 (N,W)	06.30 (N)	10.30 (N,I)	14.30 (N,W)	18.30 (N)	22.30 (N)
<b>Faeröer Eilanden</b>							
Tórshavn (48°29'N 5°03'W)	<b>D</b>	00.30 (W,N)	04.30 (N)	08.30 (N)	12.30 (W,N)	16.30 (N)	20.30 (N)

(W) = weersverwachting; (N) = navigatiewaarschuwingen; (I) = ijsberichten

## 8. Global Maritime Distress and Safety System (GMDSS)

### Algemeen

Binnen het GMDSS vindt het radiocommunicatieverkeer ten behoeve van noodspoed en veiligheidsverkeer plaats. Een aantal specifieke zaken wordt hieronder de aandacht gebracht, te weten:

- de aankondiging van de uitzending van veiligheidsberichtgeving op VHF en MF DSC
- berichtgeving voor het Nederlandse deel van de Noordzee en de Nederlandse Kustwateren
- de ijsberichten
- de Radio Medische Dienst
- de procedures t.a.v. de te nemen acties na ontvangst van een DSC-alarmering
- schema's voor noodsituaties

### Aankondiging van de uitzending van veiligheidsberichtgeving op VHF en MF DSC

Om onnodige en veelvuldige aankondigingen van uitzendingen van veiligheidsberichtgeving en weerberichten op de VHF-kanalen en MF-frequenties tegen te gaan, worden deze niet meer aangekondigd via het DSC-systeem. Voor de uitzending van veiligheidsberichten op de niet-vaste tijden, zullen alleen de 'erg belangrijke berichten' nog worden aangekondigd.

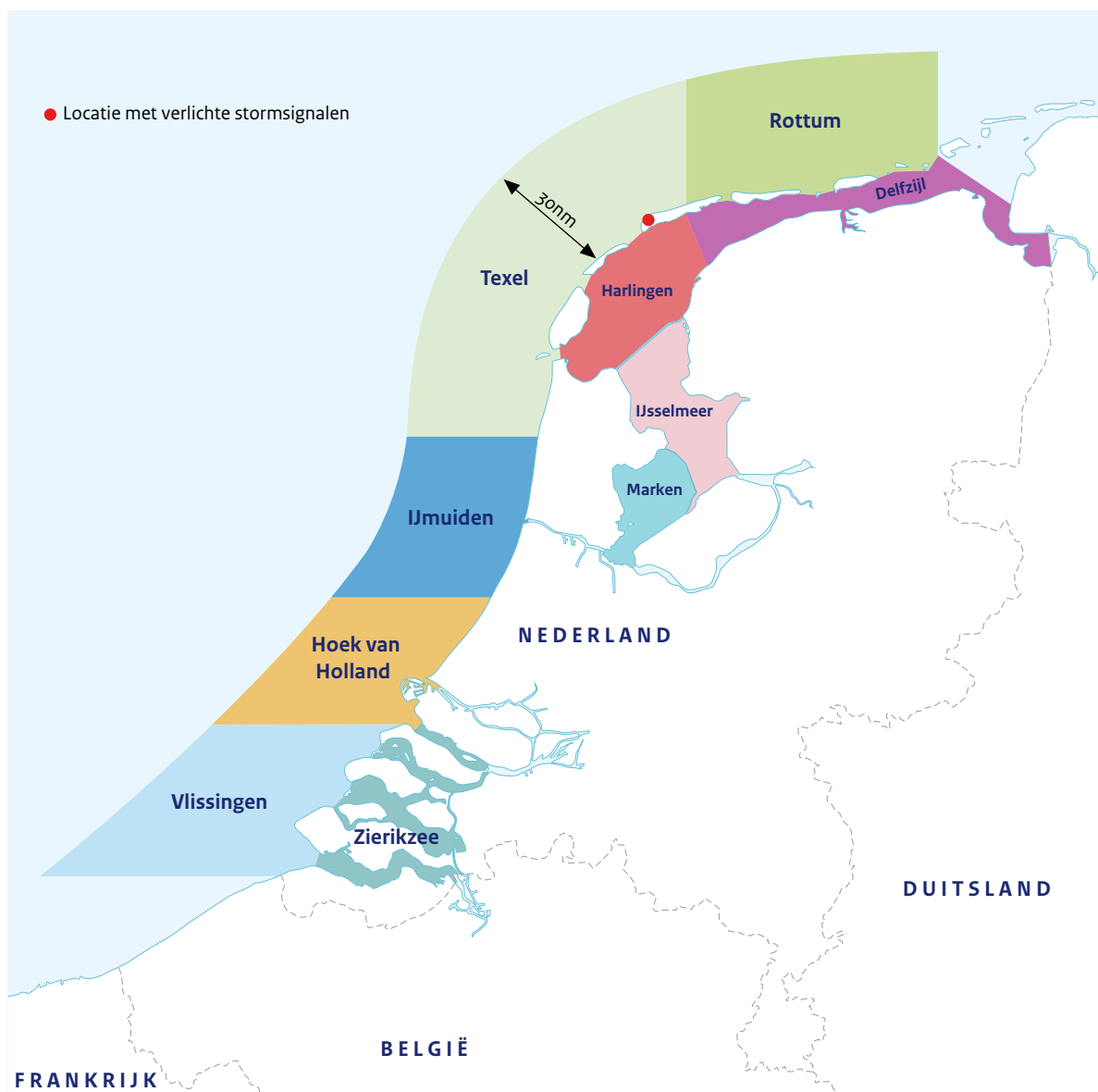
### Berichtgeving Nederlands deel van de Noordzee en de Nederlandse kustwateren

#### Algemeen

De uitzending van de veiligheidsberichtgeving en weerberichtgeving via NAVTEX, VHF- en MF-radiotelefonie worden door het Kustwachtcentrum te Den Helder (KWC) uitgevoerd. De weerberichten en stormwaarschuwingen zijn ook te vinden op: <https://www.knmi.nl/nederland-nu/maritiem>. Veiligheidsberichtgeving omvat navigatieberichten, weerberichten, berichten met betrekking tot plaatsbepalingssystemen en ijsberichten.

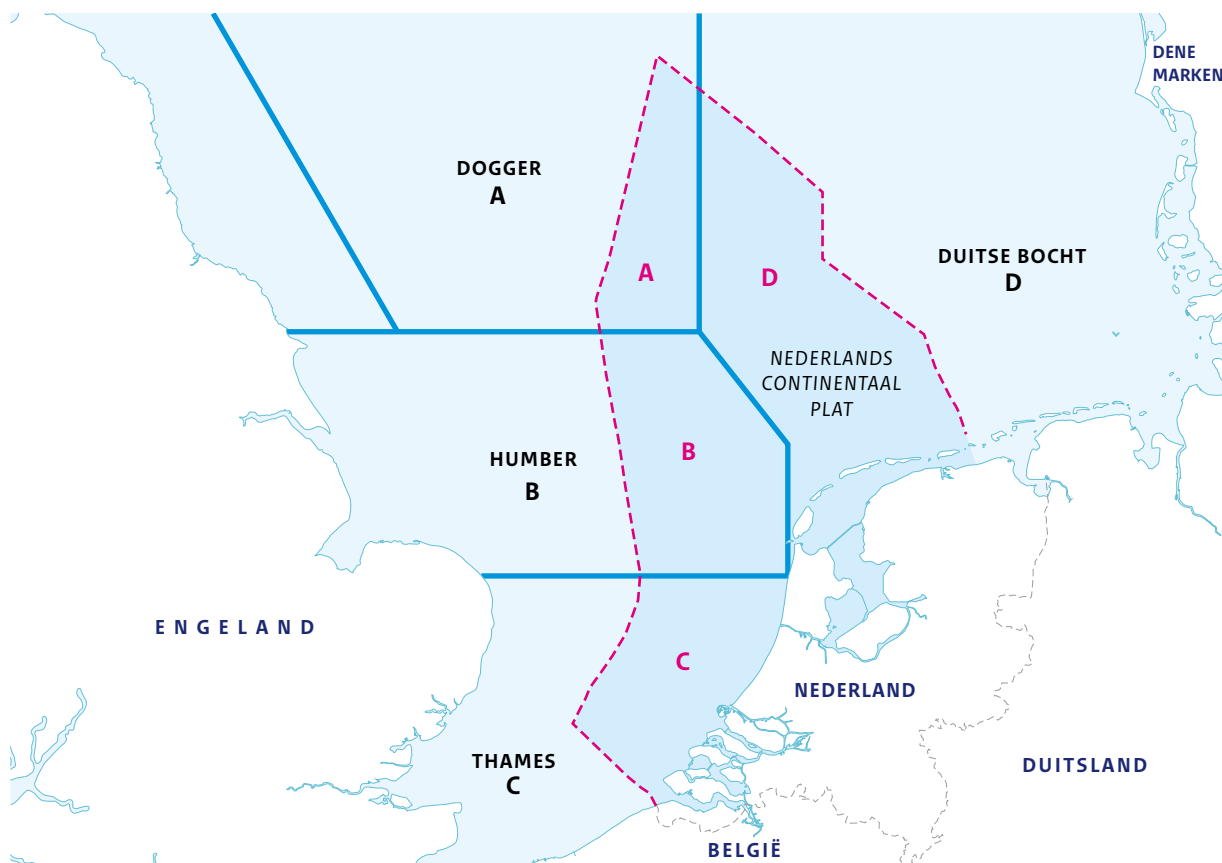


## Veiligheidsberichten Nederlandse kustwateren en het IJsselmeer



Station	VHF Ch	Uitzendtijden in UTC		Gebieden
		Navigatie-/Stormwaarschuwingen	Weerbericht	
Kustwachtcentrum Den Helder	VHF Ch 23/83	0333 – 0733 1133 – 1533 1933 – 2333 <i>+na ontvangst (stormwaarschuwingen vanaf 6Bft)</i>	0805 – 1305 1905 – 2305	Ned. Kustwateren en IJsselmeer
HCC Rotterdam	VHF Ch 19	H + 50 min.		Rijnmond
TC Vlissingen	VHF Ch 14 VHF Ch 21	H + 50 min. H + 55 min.		Westerschelde
TC Zeebrugge	VHF Ch 69 VHF Ch 04	H + 10 min. H + 15 min.		
TC Zandvliet	VHF Ch 12	H + 30 min.		
TC Terneuzen	VHF Ch 11	H + 00 min.		
Noot	De meeste waarschuwingen worden aangekondigd via DSC 2187,5 kHz en/of VHF Ch 70/16.			

## Veiligheidsberichten Nederlands Continentaal Plat



Station	Frequentie	Uitzendtijden in UTC		Gebieden
		Navigatie-/ Stormwaarschuwingen	Weerbericht	
Kustwachtcentrum Den Helder	MF 3673	0333 – 0733 1133 – 1533 1933 – 2333 +Na ontvangst (stormwaarschuwingen vanaf 7 Bft)	0940 – 2140	A – B – C – D
	MF 1890	0333 – 0733 1133 – 1533 1933 – 2333 +Na ontvangst (stormwaarschuwingen vanaf 7 Bft)	–	A – B – C – D
	Navtex [P] 518 kHz	0230 – 0630 1030 – 1430 1830 – 2230 +Na ontvangst (stormwaarschuwingen vanaf 7 Bft)	0230 – 1430	Nederlands Continentaal Plat A – B – C – D
Noot	De meeste waarschuwingen worden aangekondigd via DSC 2187.5 kHz en/of VHF Ch 70/16.			

### Ijsberichten

Berichten betreffende de ijsafzetting op de Noordzee en in de zeehavenaanloopgebieden worden door de Kustwacht Nederland in verkorte vorm aangekondigd en via NAVTEX uitgezonden (Baltic Sea Ice code). Er wordt vermeld in welke gebieden sprake is van ijsbezetting. Uitgebreide informatie voor het betreffende gebied is te verkrijgen via de regionale verkeerscentrales en verkeersposten.

## Radio Medische Dienst

De radiocommunicatie ten behoeve van het Radio Medisch Advies via de MF- en VHF-band wordt tot stand gebracht door tussenkomst van Kustwacht Nederland. Het Kustwachtcentrum kan voor dit doel worden geactiveerd met gebruikmaking van DSC op de frequentie 2187,5 kHz, dan wel met DSC op VHF-kanaal 70 of via VHF-kanaal 16. Het schip wordt dan door het Kustwachtcentrum naar een werkfrequentie verwezen voor het gesprek met een arts van de Radio Medische Dienst. Bij gebruik van INMARSAT satelliet Telefoon wordt na het indrukken van code 38 (medische assistentie), code 32 (medisch advies) of code 00 (niet-urgent) automatisch (via LES Burum) het schip doorverbonden met het Kustwachtcentrum. Na het uitwisselen van informatie zal het schip worden doorverbonden met een arts van de Radio Medische Dienst.

Voor het aanvragen van Radio Medisch Advies via INMARSAT-C of Fleet broadband Data (via LES Burum) wordt gebruik gemaakt van een geautomiseerd systeem dat de berichten direct doorstuurt naar een arts van de Radio Medische Dienst.

Ook via E-mail is het mogelijk Radio Medisch Advies in te winnen als er een internet verbinding beschikbaar is. Daarvoor kunnen de volgende E-mailadressen gebruikt worden [38@rmd.knrm.nl](mailto:38@rmd.knrm.nl) (urgent/medische assistentie), [32@rmd.knrm.nl](mailto:32@rmd.knrm.nl) (regulier/medisch advies) of [00@rmd.knrm.nl](mailto:00@rmd.knrm.nl) (niet-urgent).

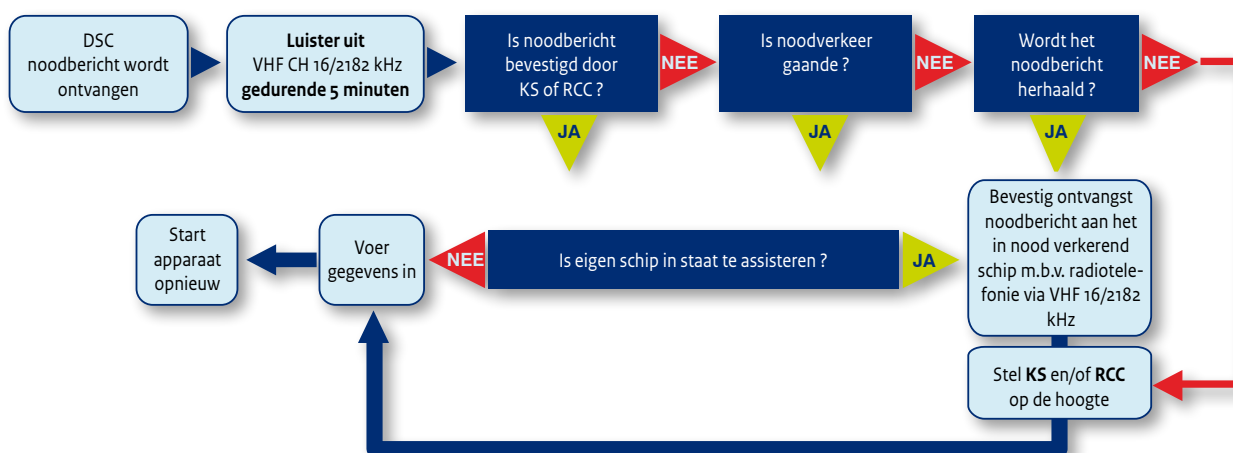
Met E-mail is er geen enkele garantie te bieden voor wat betreft de ontvangst en verzending van berichten. Indien op korte termijn geen reactie wordt ontvangen, dient men zelf contact op te nemen met Kustwacht Nederland.

Het Kustwachtcentrum is ook telefonisch bereikbaar voor Radio Medisch Advies onder telefoonnummer +31(0)88 958 4020.

## Stroomschema's noodalarmeringen

In IMO-verband zijn stroomschema's ontwikkeld, waarin de te nemen acties na ontvangst van een DSC-alarmering overzichtelijk zijn weergegeven. De boodschap is (hoofdzakelijk) dat bij het ontvangen van een DSC-alarmering niet meteen gereageerd moet worden, maar dat eerst (voor de duur van 5 minuten) geluisterd moet worden of er (en zo ja door wie) wordt gereageerd. Voor de stroomschema's: zie de volgende illustraties.

### Te nemen acties bij ontvangst van een noodbericht via VHF/MF DSC



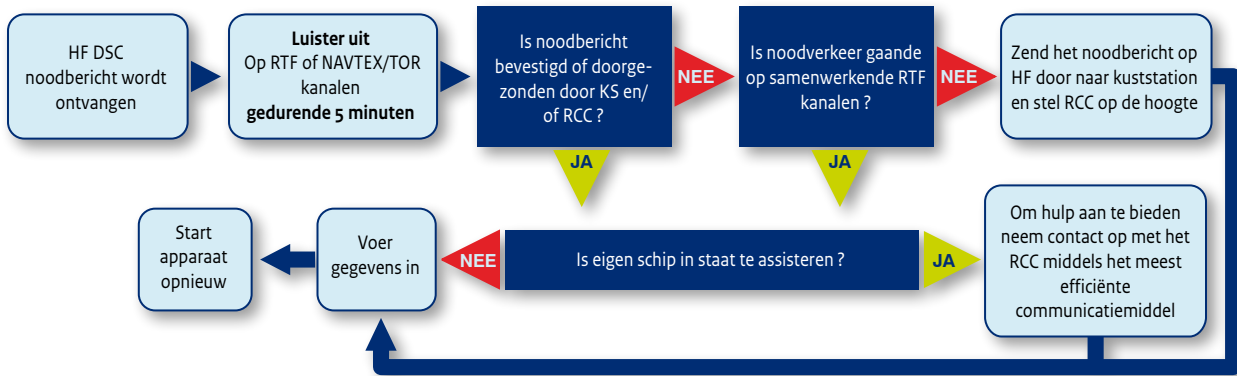
#### OPMERKINGEN:

Noot 1:  
De in aanmerking komende of relevante RCC en/of KS moeten volgens afspraak worden geïnformeerd. Als meer noodberichten van dezelfde bron worden ontvangen en het leidt geen twijfel dat het schip in nood in de buurt is, mag een DSC-bevestiging uitgezonden worden om de oproep te bevestigen, nadat hierover met het RCC of het KS overleg is gevoerd.

Noot 2:  
In geen geval is het een schip toegestaan om na de ontvangst van een DSC-noodbericht, als steunzender te dienen en het noodbericht door te zenden.

KS = Kustwachtstation    RCC = Reddings Coördinatie Centrum

## Te nemen acties bij ontvangst van een noodbericht via HF DSC



HF DSC RTF en NBDP KANALEN (kHz)		
DSC	RTF	NAVTEX/TOR (NBDP)
4207.5	4125	4177.5
6312.0	6215	6268.0
8414.5	8291	8376.5
12577.0	12290	12520.0
16804.5	16420	16695.0

### OPMERKINGEN:

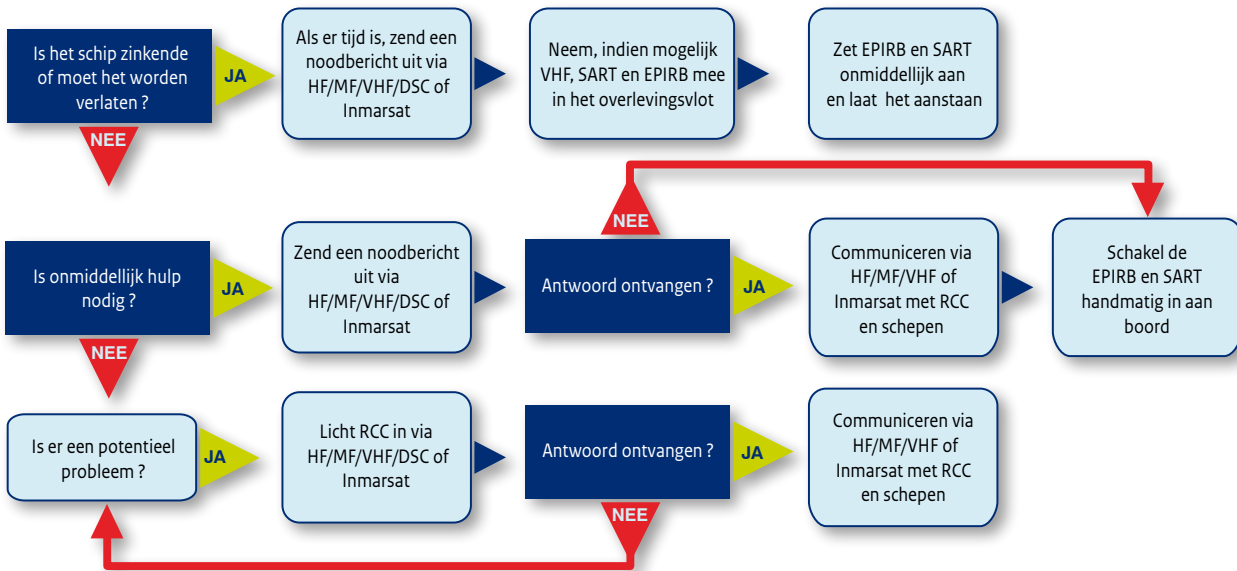
**Noot 1:** Wanneer duidelijk is dat het in nood verkerende schip of mensen niet in de buurt zijn en/of andere vaartuigen zich in betere positie bevinden om assistentie te verlenen, moet overmatige communicatie worden vermeden daardit de zoek- en reddingsoperatie zou kunnen verstoren.

**Noot 2:** Het schip moet een verbinding tot stand brengen met het station dat het noodverkeer leidt en als daarom wordt verzocht assistentie verlenen.

**Noot 3:** Het doorzenden van noodberichten moet handmatig gebeuren.

KS = Kustwachtstation RCC = Reddings Coördinatie Centrum

## GMDSS handleiding voor gezagvoerders van schepen in noodsituaties



1. Wanneer de EPIRB niet in het overlevingsvlot kan worden meegenomen, moet het vrij kunnen gaan drijven en zichzelf automatisch kunnen activeren.

2. Indien nodig mag een schip elk middel gebruiken om andere schepen te alarmeren.

RADIONOODVERKEER			
	Digital selective calling (DSC)	Radiotelefonie	Radiotelex
<b>VHF</b>	Ch 70	Ch 16	
<b>MF</b>	2187.5 kHz	2182 kHz	2174.5 kHz
<b>HF 4</b>	4207.5 kHz	4125 kHz	4177.5 kHz
<b>MF 6</b>	6312.0 kHz	6215 kHz	6268.0 kHz
<b>HF 8</b>	8414.5 kHz	8291 kHz	8378.5 kHz
<b>HF 12</b>	12577.0 kHz	12290 kHz	12520.0 kHz
<b>HF 16</b>	16804.5 kHz	16420 kHz	16695.0 kHz

## 9. Onbedoelde alarmeringen met het GMDSS

### Algemeen

Onbedoelde of valse alarmeringen die veroorzaakt zijn door onopzettelijke of onjuiste bediening van GMDSS-apparatuur kunnen een grote en ongewenste belasting betekenen voor de Opsporings- en Reddingsdiensten.

De kansen dat valse alarmeringen samenvallen met echte alarmeringen zijn zeer reëel. Mede hierdoor kunnen reddingsacties vertragingen oplopen.

De meeste valse alarmeringen zijn het gevolg van menselijk handelen. Het schema op [pagina 22](#) is bedoeld als leidraad voor het geval dat er een vals alarm is uitgezonden of wanneer men dit vermoedt.

Het reageren op DSC-noodberichten op de 2187,5 kHz leidt tot een groot aantal onnodige DSC-oproepen. De volgende procedures moeten daarom worden gevolgd:

### Procedures

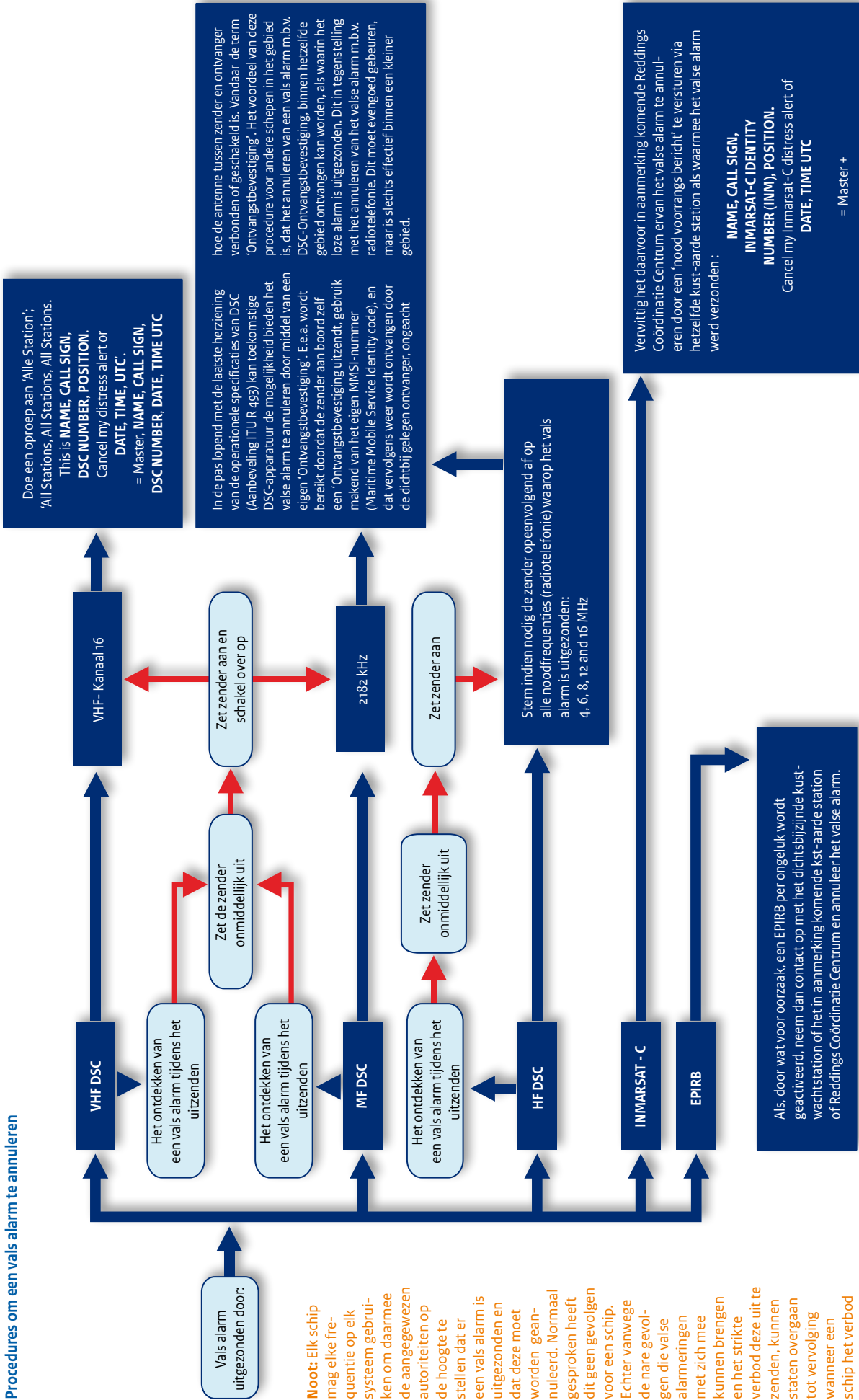
#### MF

- een schip dat zich binnen een A2-zeegebied bevindt en via de MF DSC een noodbericht ontvangt op de 2187,5 kHz moet ondanks de ontvangst van dit bericht geen DSC-bevestiging zenden; er mag worden aangenomen dat het bericht ontvangen en bevestigd is door een kuststation (dit kan niet altijd goed ingeschat worden wanneer het schip, dat het noodbericht ontvangt, zich buiten het bereik van het kuststation bevindt). Daarom moeten radio operators na de ontvangst van een noodbericht voor verder noodverkeer uitluisteren op de 2182 kHz en de oproep beantwoorden met gebruikmaking van de radiotelefonie. Men verleent pas hulp op verzoek en wanneer dit zinvol is.
- een schip dat zich buiten een A2-zeegebied bevindt en een noodbericht ontvangt van een bron die zonder twijfel dicht bij hem in de buurt is, moet zo spoedig mogelijk een ontvangstbevestiging sturen via radiotelefonie op de 2182 kHz. Wanneer meer noodberichten worden ontvangen van dezelfde bron mag een DSC-bevestiging worden verzonden. Reddingsdiensten moeten worden geïnformeerd door een kuststation of een grondstation voor satellietcommunicatie en er moet hulp worden geboden wanneer daar om verzocht wordt en dit zinvol is.

MF Zeegebieden	
Zeegebied	Informatie
A1	Binnen de dekking van tenminste 1 VHF-kuststation waarmee continue DSC noodverkeer mogelijk is. Zo'n gebied ligt normaal gesproken tussen de 25-50 zeemijlen van het kuststation.
A2	Een gebied, met uitzondering van het A1-zeegebied, binnen het dekkingsgebied van tenminste 1 MF-kuststation waarmee continue DSC-noodverkeer mogelijk is. Een bevredigende ontvangst kan verwacht worden tot zo'n 200 zeemijlen uit de kust.
A3	Een gebied, buiten het A1- en A2-gebied, dat ligt binnen het dekkingsgebied van een geostationaire Inmarsat satelliet waarmee continue noodverkeer mogelijk is. Dit gebied ligt tussen de 76° noorder- en zuiderbreedte.
A4	Een gebied, buiten het A1-, A2- en A3 zeegebied. Het gaat hier om de poolgebieden noord en zuid van de 76° breedtegraad.

#### HF

- bij ontvangst van een noodbericht op HF DSC moet het schip geen bevestigingsbericht sturen. Er moet uitgeluisterd worden op de radiotelefonie en NAVTEX / Telex over Radio op de frequentie waarop normaal de nood- en veiligheidsberichten kunnen worden ontvangen.
- indien daarna DSC-noodberichten worden ontvangen, of het is duidelijk dat er geen reactie is geweest van een kuststation, moet het schip het ontvangen bericht doorzenden naar het dichtstbijzijnde kuststation of Rescue Co-ordination Centre. NIET NAAR ALLE STATIONS!



## Gebruik van mobiele telefoons op zee

De grootste kans om op zee gehoord te worden wanneer men in nood verkeert, is door gebruik te maken van GMDSS - DSC HF of MF of VHF. De volgende waarschuwingen gelden wanneer men gebruik maakt van een mobiele telefoon om een noodoproep te verzenden:

- het bereik is beperkt zonder een gegarandeerde dekking op zee langs de Noordzeekust, op de Waddenzee en op het IJsselmeer
- er is geen prioriteitsregeling, zoals met een 'MAYDAY' op een groepscommunicatiekanaal (VHF kanaal 16)
- bij een groot aantal alarmmeldingen is de kans groot dat men op zijn beurt moet wachten of is de centrale lange tijd geblokkeerd
- de onmiddellijke omgeving van het schip-in-nood kan niet door de alarmbeller op de hoogte worden gesteld
- de coördinatie van de SAR-actie wordt zeer bemoeilijkt door het gebruik van verschillende communicatiekanalen (mobiele telefoon door de beller, VHF of MF door het KWC)
- er bestaan geen speciale noodprocedures
- aan de mobiele telefoon is geen identificatienummer verbonden, zodat het inwinnen van aanvullende informatie elders zeer wordt bemoeilijkt en/of vertraagd
- de capaciteit van de batterijvoeding is vaak beperkt, zodat een verbinding, zo deze al tot stand mocht komen, kan verbreken

Bedenk dat, hoewel in principe alarmering met alle beschikbare middelen mag plaatsvinden en een ontvangstbevestiging van een alarmering bij voorkeur via hetzelfde middel plaatsvindt, het Kustwachtcentrum, reddingboten en andere hulpverleners de VHF telefoniekanalen 16 en 67 voor noodverkeer gebruiken. Daarom is het van belang over een VHF installatie te beschikken.

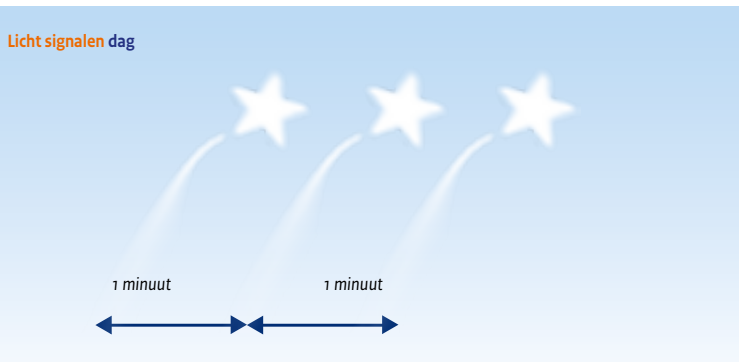
## Opsporings- en reddingsseinen

Onderstaande seinen zijn conform het 'Internationaal Seinboek'.

### Antwoord van reddingsstations of zeegaande reddingseenheden op noodseinen van een schip of een persoon

**Betekenis seinen**

U bent gezien. Hulp zal zo spoedig mogelijk worden gegeven. Herhaling van dergelijke seinen heeft dezelfde betekenis.

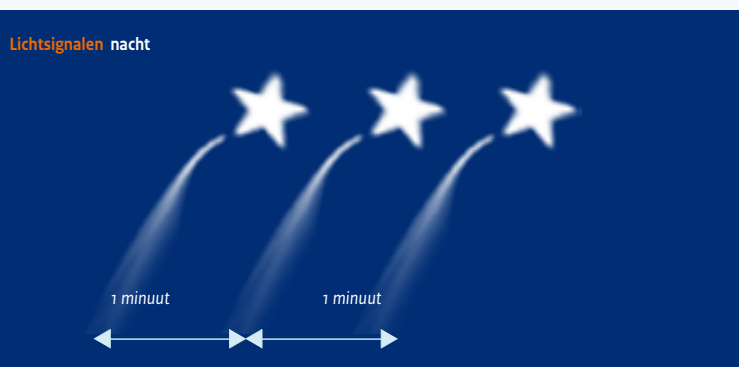


Een gecombineerd licht- en geluidsein (lichtgevend knalsein) 3x afzonderlijk met tussenpozen van ongeveer 1 minuut gegeven

Indien nodig mogen de dagseinen 's nachts en de nachtseinen overdag gegeven worden



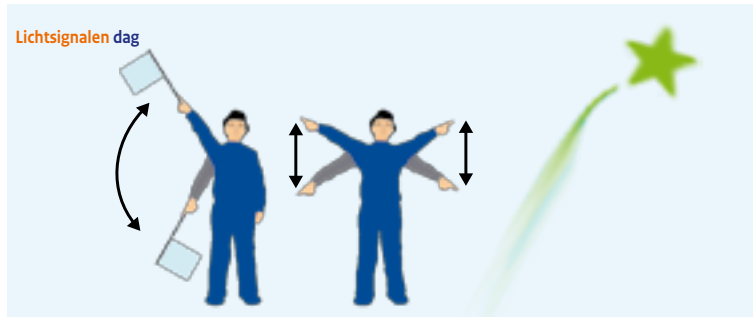
Of oranje rooksein



Vuurpijl die witte ster uitwerpt; 3 maal afzonderlijk met tussenpozen van ongeveer 1 minuut afgevuurd



Seinen te bezigen in verband met het gebruik van aan de wal opgestelde reddingsmiddelen



Verticale beweging van een witte vlag of de armen of het afvuren van een vuurpijl, die een groene ster uitwerpt

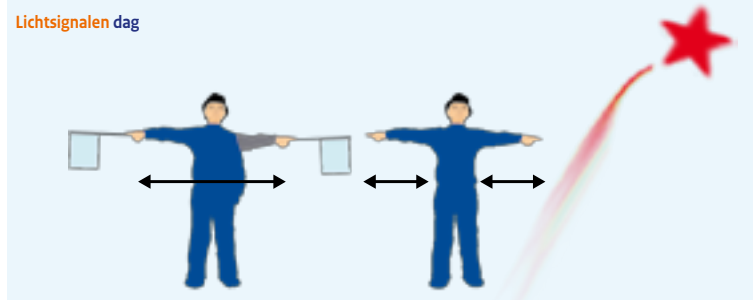
**Betekenis seinen**

In het algemeen:  
Bevestigend

- In betreffende gevallen:
- \* schietlijn is opgevangen
  - \* staartblok is vastgemaakt
  - \* tros is vastgemaakt
  - \* doorhalen



Verticale beweging van een wit licht of witte flambouw of het afvuren van een vuurpijl, die een groene ster uitwerpt

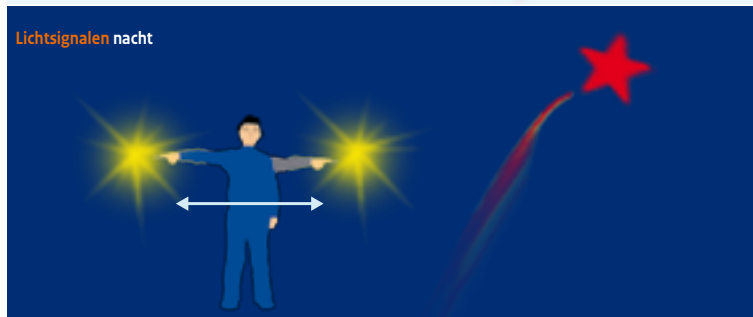


Horizontale beweging van een witte vlag of de armen of het afvuren van een vuurpijl, die een rode ster uitwerpt

**Betekenis seinen**

In het algemeen:  
Ontkennend

- In betreffende gevallen:
- \* opvieren
  - \* vast halen



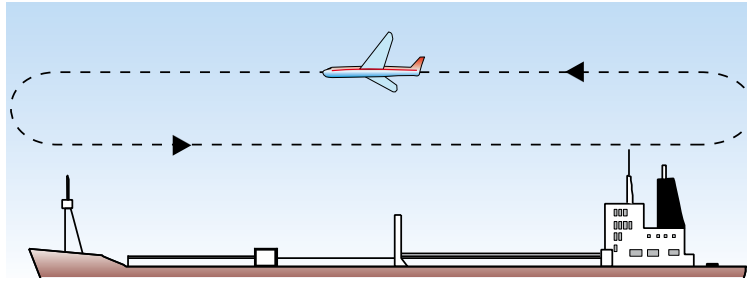
Horizontale beweging van een wit licht of witte flambouw of het afvuren van een vuurpijl, die een rode ster uitwerpt

## Seinen door opsporings- en reddingsvliegtuigen voor het dirigeren van schepen naar een vliegtuig, schip of persoon in nood

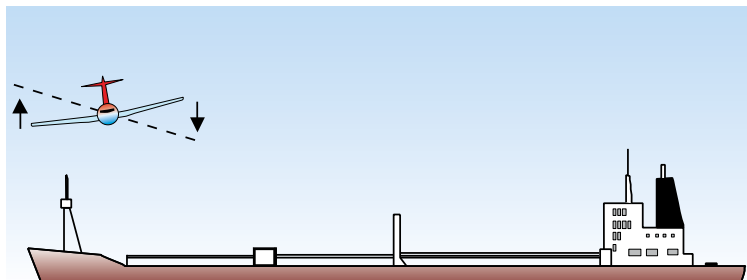
### Volgorde en wijze van uitvoeren van seinen door een vliegtuig

#### Betekenis

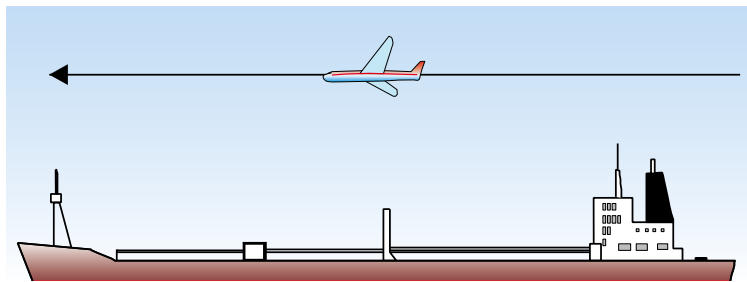
Het vliegtuig is doende een schip naar een vliegtuig of een schip in nood te dirigeren. Herhaling van deze manoeuvres heeft dezelfde betekenis.



1 Tenminste eenmaal cirkelen rond het schip, dat te hulp geroepen wordt.



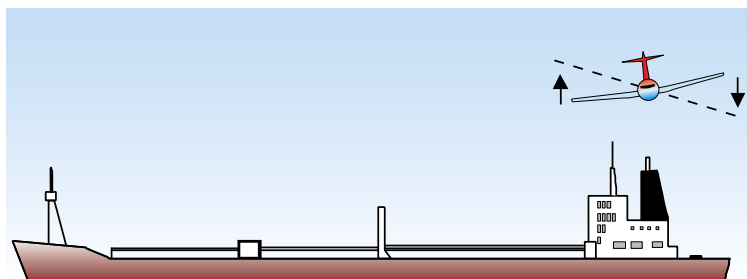
2 Vlak voor de boeg, op geringe hoogte, de koers van dit schip kruisen en daarbij schommelen met de vleugels; of het meer en minder gasgeven; of de spoed van de propeller verstellen (zie noot)



3 Wegvliegen in de richting waarin dit schip moet worden gedirigeerd

#### Betekenis

De hulp van het schip waarvoor het sein bestemd is, is niet langer nodig. Herhaling van deze manoeuvres heeft dezelfde betekenis.



4 Vlak achter het schip, op geringe hoogte, het kielzog kruisen en daarbij schommelen met de vleugels; of het meer en minder gasgeven; of de spoed van de propeller verstellen (zie noot)

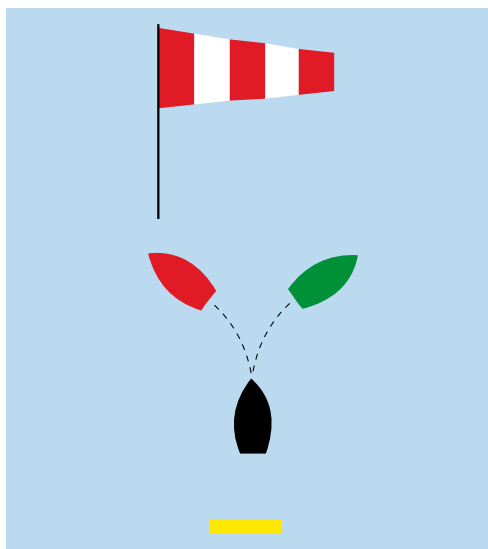
#### Noot:

Als gevolg van een hoog geluidsniveau aan boord van schepen kunnen de geluidssignalen onder (2) en (4) minder zijn dan het zichtbare teken.

## Seinen te gebruiken door het schip in antwoord op seinen vanuit een vliegtuig bezig met opsporings- en reddingsoperaties

### Betekenis

Het gegeven sein door het vliegtuig is ontvangen



De antwoordwimpel voorhijsen of veranderen van koers in de verlangde richting of het seinen van de letter 'T' met een seinlamp

### Betekenis

Ik ben niet in staat aan het verzoek te voldoen



De internationale seinvlag 'N' hijsen of het seinen van de letter 'N' met een seinlamp

## Seinen te gebruiken vanaf de grond ten behoeve van signalering vanuit vliegtuigen

### Zichtbare signalen



Heb hulp nodig



Heb medische hulp nodig



Neen, ontkennend



Ja, bevestigend



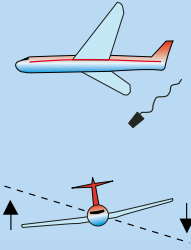
Begeef me in deze richting

## Antwoorden van een vliegtuig dat bovengenoemde seinen waarneemt

### Bij dag

Een bericht afwerpen of schommelen met de vleugels

### Signalen dag



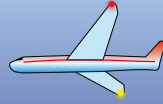
### Betekenis

Bericht begrepen

### Bij nacht

Tweemaal knipperen met landingslichten of navigatielichten

### Lichtsignalen nacht

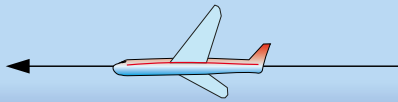


### Anders

Het seinen van de letter 'T' of 'R' met behulp van licht of gebruik van elk ander geschikt signaal



Rechtuit vliegen op dezelfde hoogte zonder met de vleugels te schommelen of het seinen van het morsesein 'RPT' met behulp van elk ander geschikt signaal



Bericht niet begrepen.  
Herhaal



## Algemeen

Het Kustwachtcentrum is gevestigd in Den Helder. De Kustwacht is een organisatie waarbinnen diverse overheidsdiensten samenwerken.

## Taken

De taken van de Kustwacht kunnen als volgt worden samengevat:

### Dienstverlening:

- nood-, spoed- en veiligheidsverkeer
- opsporings- en reddingstaken (SAR)
- rampen- en incidentenbestrijding
- verkeersdiensttaken (buiten de directe aanlooproutes naar de belangrijke zeehavens)
- vaarwegmarkering
- maritieme hulpverlening
- zeeverkeersonderzoek
- ruimen van explosieven

### Handhaving:

- algemene politietaak
- handhaving van de milieuwetgeving
- handhaving van de visserijwetgeving
- handhaving van de wetgeving m.b.t. het scheepvaartverkeer
- handhaving van de wetgeving m.b.t. de uitrusting van schepen
- douanetoezicht
- grensbewaking

## Werkgebied

In principe opereert de Kustwacht Nederland op de Noordzee in een gebied dat zich uitstrekt van de Nederlandse kustlijn tot aan de grens van de Nederlandse exclusieve economische zone (EEZ). Voor opsporings- en reddingsactiviteiten vallen ook de volgende gebieden onder de verantwoordelijkheid: Waddenzee, het IJsselmeer inclusief de Randmeren en de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen.

## Coördinatie bij hulpverlening en redding op zee

Kustwacht Nederland is belast met het bewaken van de internationale maritieme noodfrequenties en handelt het nood-, spoed- en veiligheidsverkeer af.

Voor het uitvoeren van haar taken met betrekking tot de veiligheid op zee kan de Kustwacht een beroep doen op de volgende instanties:

- de regionale Verkeerscentrales te Den Helder, IJmuiden, Scheveningen, Hoek van Holland en Vlissingen
- de verkeersposten opererend vanaf de bemande vuurtorens langs de Nederlandse kust
- luchtvaartpolitie
- marine hoofdkwartier
- de reddingscoördinatiecentra wereldwijd
- gemeenschappelijke meldkamers van de veiligheidsregio's
- het burger en militair luchtverkeerscentrum te Amsterdam en Nieuw Milligen
- het Departementaal Coördinatiecentrum Crisisbeheersing (DCC) van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat
- Koninklijke Nederlandse Reddingmaatschappij (KNRM)
- reddingsbrigades
- particuliere bergers op de Zuid-Hollandse en Zeeuwse stromen

## Communicatie

### ■ Nood-, Spoed- en Veiligheidsberichten

Op de Noordzee, in de Nederlandse Kustwateren, Waddenzee, IJsselmeer inclusief de Randmeren en Zuid-Hollandse en Zeeuwse Stroom: **ALTIJD MELDEN AAN HET KUSTWACHTCENTRUM.**

Alarmnummer: 0900 01 11

Operationeel telefoonnummer: +31(0)88 958 4000

Fax: +31(0)223 65 83 58

E-mail: [ccc@kustwacht.nl](mailto:ccc@kustwacht.nl)

### Oproepfrequenties Kustwacht

Frequentie	Roepnaam
VHF kanaal 16	Nederlandse Kustwacht
2187,5 kHz (MF/DSC)	002442000
VHF kanaal 70 (VHF/DSC)	002442000
Inmarsat C	4471088 KUSTW NL

TIJDENS OPSPORINGS- EN REDDINGSACTIES IS DE ROEPNAAM 'DEN HELDER RESCUE'

- Alle berichten anders dan Nood-, Spoed- en Veiligheidsberichten kunnen gericht worden aan:

Locatie	Roepnaam	VHF	Bezetting
Schiermonnikoog	Verkeerspost Schiermonnikoog	5	24h
Terschelling	Verkeerspost Brandaris	2	24h
Den Helder	Verkeerscentrale Den Helder	62	24h
Ijmuiden	Haven Ijmuiden	61	24h
Scheveningen	Verkeerscentrale Scheveningen	21	24h
Hoek van Holland	Maas Entrance	3	24h
Vlissingen	Verkeerscentrale Vlissingen	14/64	24h
Waddenzee	Centrale meldpost Waddenzee	4	24h
IJsselmeer/Markermeer	Centrale meldpost IJsselmeer	1	24h

## 13. Kustwacht Caribisch Gebied

### Algemeen

Het Reddings- en Coördinatie Centrum (RCC) is gevestigd op Curaçao. Verder heeft de kustwacht steunpunten op Aruba en Sint Maarten.

De Kustwacht voor het Koninkrijk der Nederlanden in het Caribisch gebied is een samenwerkingsverband tussen de vier landen van het Koninkrijk: Aruba, Curaçao, Sint Maarten en Nederland.

### Taken

De taken van de Kustwacht kunnen als volgt worden samengevat:

#### Dienstverlening:

- nood-, spoed- en veiligheidsverkeer
- opsporings- en reddingstaken (SAR)
- rampen- en incidentenbestrijding
- maritieme hulpverlening

### Handhaving:

- algemene politietaak
- handhaving van de milieuwetgeving
- handhaving van de visserijwetgeving
- handhaving van de wetgeving m.b.t. het scheepvaartverkeer
- handhaving van de wetgeving m.b.t. de uitrusting van schepen
- douanetoezicht
- grensbewaking

### Werkgebied

In principe opereert de Kustwacht Caribisch Gebied in de Curaçao SSR (Search and Rescue Region) en de exclusieve economische zone (EEZ) van de Bovenwindse eilanden.

### Coördinatie bij hulpverlening en redding op zee

Kustwacht Caribisch Gebied is belast met het bewaken van de internationale maritieme noodfrequenties en handelt het nood- spoed- en veiligheidsverkeer af in de Curaçao SSR. Voor de Bovenwindse eilanden werkt de Kustwacht samen MRCC Fort de France, Martinique bij de opsporings- en reddingstaken.

Voor het uitvoeren van haar taken met betrekking tot de veiligheid op zee kan de Kustwacht een beroep doen op de volgende instanties:

- marineschepen
- haven autoriteiten van Aruba, Curaçao en Bonaire
- de reddingscoördinatie centra wereldwijd
- luchtverkeerscentra te Aruba en Curaçao
- Citizens Rescue Organisation (CITRO)
- particuliere bergers op Aruba en Bonaire

### Communicatie

Alarmnummer: 913 (Alleen op de eilanden)

Operationeel telefoonnummer: +599 9 463 7620

E-mail: [rcc.curacao@mindef.nl](mailto:rcc.curacao@mindef.nl)

#### Oproep frequenties Kustwacht Caribisch Gebied

Frequentie	Roepnaam
2182 kHz (MF-voice)	RCC Curacao of PJC
VHF kanaal 16	RCC Curacao of PJC
2187,5 kHz (MF/DSC)	003061000
VHF-Kanaal 70 (VHF/DSC)	003061000
Inmarsat C	430600099

TIJDENS OPSPORINGS- EN REDDINGSACTIES IS DE ROEPNAAM 'CURACAO RESCUE'

Er worden nog steeds windparken gebouwd op de Noordzee. Nieuwe windparken worden aangekondigd door BaZ. Tijdens de bouw zijn deze gebieden gesloten. De gebieden gaan pas weer open voor doorvaart in passages en medegebruik wanneer de bouw volledig voltooid is en het park operationeel is.

Zie voor meer informatie over windparken in het algemeen The mariner's Handbook (NP 100).

### Nederlandse windparken

Varen door de windparken brengt veiligheidsrisico's met zich mee. De grootste risico's worden gevormd door turbinepalen, draaiende rotorbladen en diverse hoogspanningskabels die onder water de turbines met het platform onderling verbinden. Doorvaart vergroot de kans op schade aan de kostbare installaties. Bovendien is het voor hulpdiensten moeilijker om in windparken te opereren in noodsituaties. Zie [www.windopzee.nl](http://www.windopzee.nl) voor meer informatie.

#### De regels voor doorvaart Windparken Egmond aan Zee en Prinses Amalia

- het is verplicht een AIS transponder (minimaal klasse B) aan te hebben staan en VHF Ch 16 op de marifoon uit te luisteren en te reageren wanneer u wordt opgeroepen.
- de windparken zijn alleen overdag toegankelijk.
- de windparken zijn alleen toegankelijk voor schepen met een lengte over alles (LOA) tot 24 meter.
- het is niet toegestaan om de constructies in een windpark te betreden. Houd 50m afstand tot turbinepalen en 500m tot een transformatorstation. Dit geldt ook voor voorwerpen vanaf het vaartuig, zoals lijnen, dobbers en haken.
- het is in de windparken niet toegestaan contact met de bodem te maken. Bijvoorbeeld door voor anker te gaan of door met sleepnetten over de bodem te slepen.
- overig vistuig wordt zo vastgemaakt dat het niet onmiddellijk kan worden gebruikt. Het vistuig moet zich in zijn geheel zichtbaar op het dek bevinden; zo is altijd duidelijk dat er niets over de bodem sleept.

#### De regels voor doorvaart Windpark Borssele

- doorvaart is alleen toegestaan in de speciaal daarvoor aangewezen Windfarm Borssele Pass (corridor).
- voor de corridor zijn in IMO-verband routeringsmaatregelen genomen en is een zogeheten "area to be avoided" (ATBA) ingesteld (zie [hoofdstuk 16](#)).
- voor vaartuigen met een lengte tot 45m zonder gevaarlijke lading is het toegestaan om gebruik te maken van de corridor.
- doorvaren is alleen toegestaan in de corridor. Daarbuiten zijn er veiligheidszones ingesteld van 500m rondom de platforms en 500m rondom de buitengrenzen van de windparken. Het doorvaren van deze veiligheidszones is niet toegestaan. Dit geldt ook voor voorwerpen vanaf het vaartuig, zoals lijnen, dobbers en haken.
- het wordt aanbevolen een AIS transponder (minimaal klasse B) aan te hebben staan en VHF Ch 16 op de marifoon uit te luisteren en te reageren wanneer u wordt opgeroepen.
- in de corridor liggen meerdere kabels en leidingen. Het is daardoor zeer aan te bevelen geen contact te maken met de bodem bijvoorbeeld door voor anker te gaan of met sleepnetten over de bodem te slepen.



### **Regels voor doorvaart Windpark Hollandse Kust (Zuid)**

- Doorvaart is alleen toegestaan in de speciaal aangewezen doorvaartpassage en er dient ten allen tijde een afstand van minimaal 150 meter afstand tot de windturbines aan de doorvaartpassage te worden aangehouden. Dit geldt ook voor voorwerpen vanaf het vaartuig, zoals lijnen, dobbers en haken.
- Voor vaartuigen met een lengte tot 46 meter is het toegestaan om gebruik te maken van de passage, zowel overdag als 's nachts.
- Het is verplicht een AIS transponder (minimaal klasse B) aan te hebben staan en VHF-kanaal 16 op de marifoon uit te luisteren en te reageren wanneer u wordt opgeroepen.
- Het is niet toegestaan om de constructies in een windpark te betreden.
- In de doorvaartpassage liggen meerdere kabels. Het is daardoor niet toegestaan om contact te maken met de bodem bijvoorbeeld door voor anker te gaan of met sleepnetten over de bodem te slepen.
- Vissen met een hengel kan in de doorvaartpassage, mits dit geen hinderlijk of gevaarlijke situaties oplevert voor de overige scheepvaart in de doorvaartpassage. Overig vistuig wordt zo vastgemaakt dat het niet onmiddellijk kan worden gebruikt. Vissers vaartuigen die gebruik maken van de doorvaartpassage dienen te zorgen dat het vistuig in zijn geheel zichtbaar is op het dek; zo is altijd duidelijk dat er niets over de bodem sleept.

### **Windpark Fryslân**

Doorvaart is toegestaan. Maar binnen het windpark geldt een verplichte veiligheidsafstand van 50 meter tot een windturbine.

### **Overige Nederlandse windparken op de Noordzee**

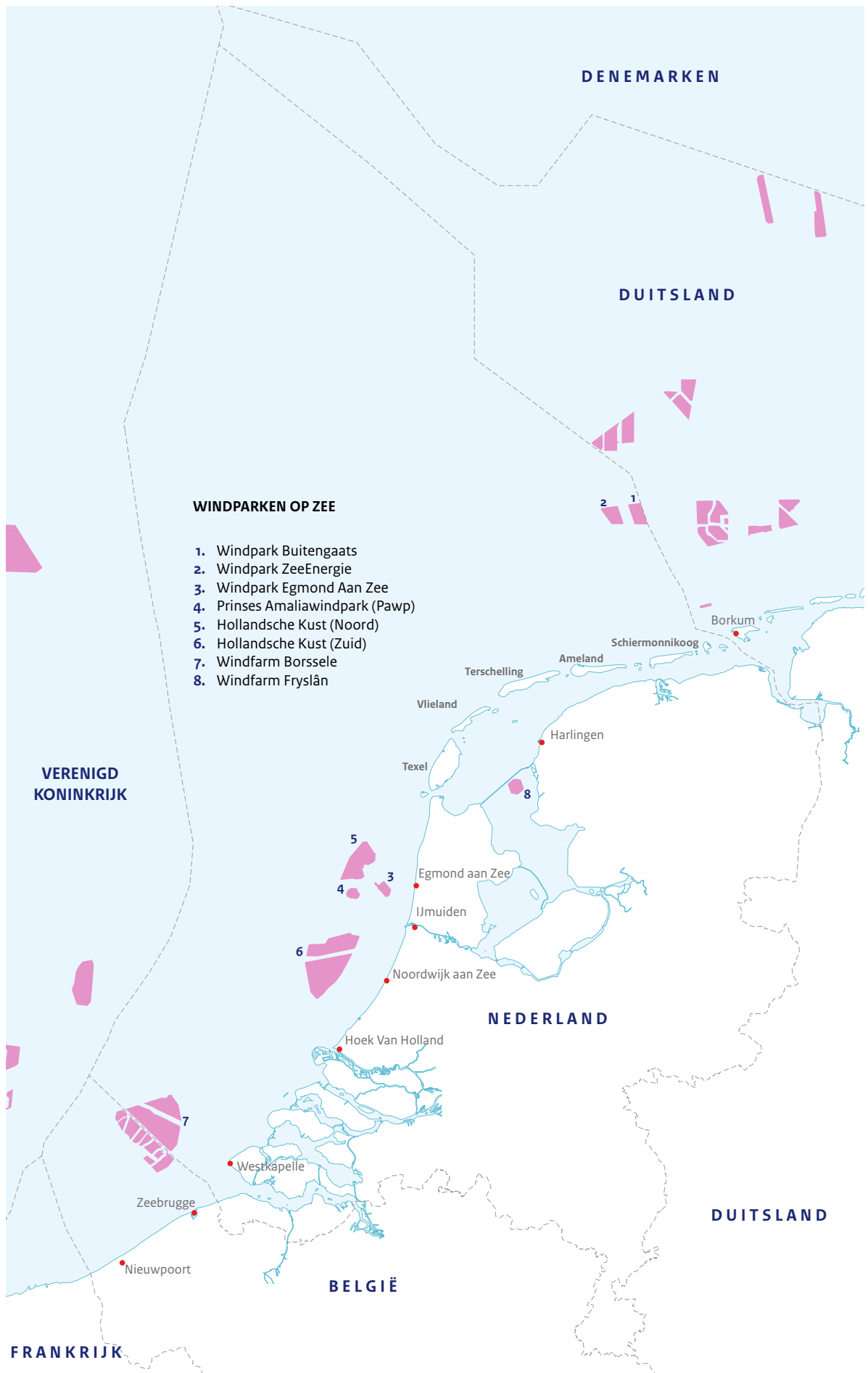
Doorvaart is niet toegestaan.

### **Belgische windparken**

Doorvaart door de Belgische windparken is niet toegestaan.

### **Duitse windparken**

Doorvaart door sommige windparken is onder voorwaarden toegestaan. Zie Nordsee Handbuch, südöstlicher Teil, BSH 20061 voor meer informatie. Parken in aanbouw zijn altijd gesloten.



**Inleiding**

Toegang tot de veiligheidszones rondom offshore-installaties is niet toegestaan. Dit is om het risico op botsingen te verminderen en om levens en apparatuur van degenen in de zones werken te beschermen (bijv. duikers en onderwater vaartuigen zijn bijzonder kwetsbaar).

**Internationale wetgeving**

Volgens de internationale wetgeving mag een kuststaat veiligheidszones vaststellen rondom installaties die nodig zijn voor de exploratie en exploitatie van de natuurlijke bronnen. Deze installaties zijn bijvoorbeeld verplaatsbare booreilanden, permanente (productie)platforms, boorputten, windmolenparken, enz.

Veiligheidszones strekken zich normaal gesproken uit tot een afstand van 500 meter rondom de installaties, gemeten vanaf de buitenzijde. Binnen deze zones kunnen maatregelen worden genomen om installaties te beschermen. Vaartuigen van alle nationaliteiten zijn verplicht deze veiligheidszones te respecteren, d.w.z. er buiten te blijven.

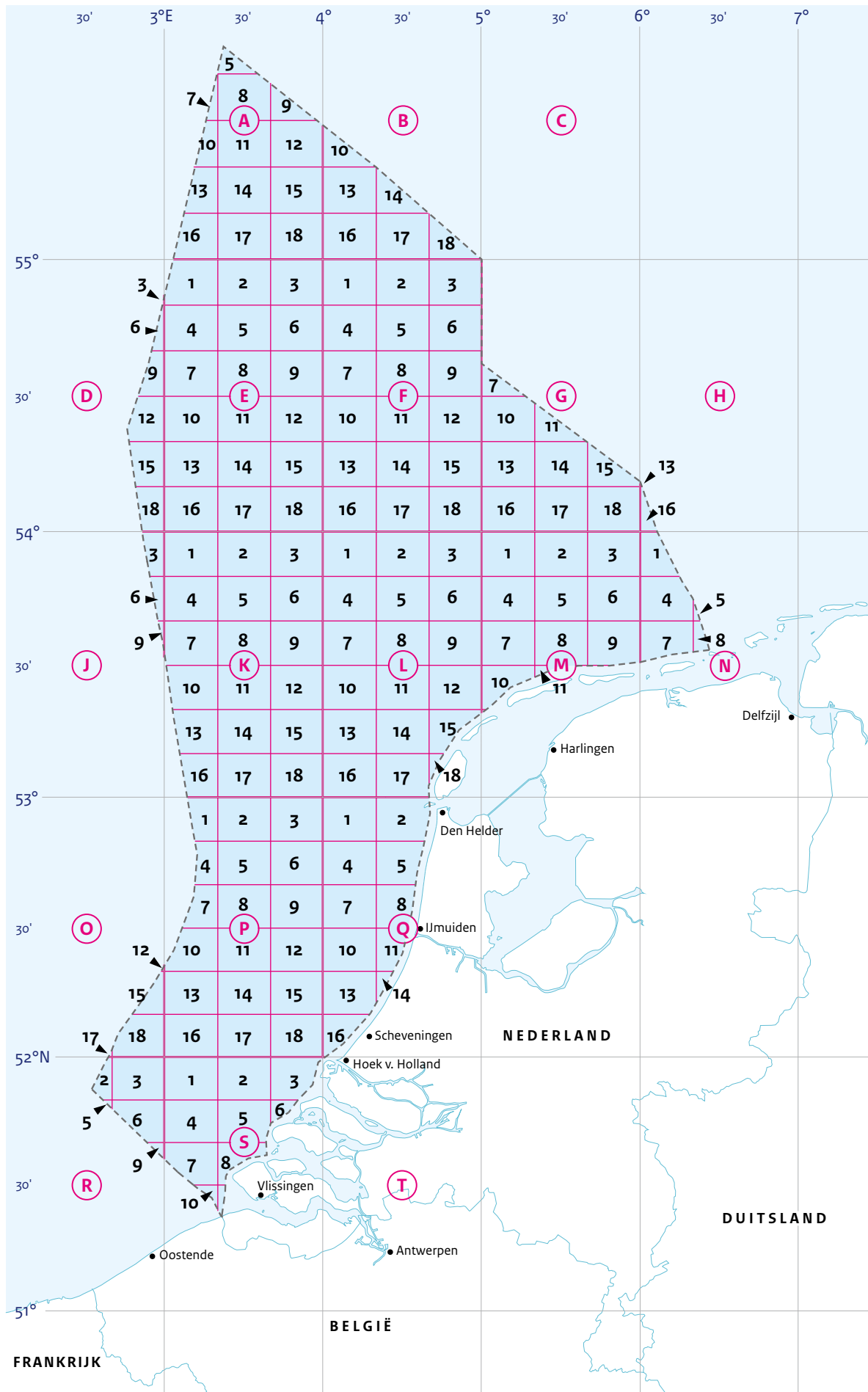
In de buurt van offshore-installaties of constructies raadt de IMO schepen aan om:

- voorzichtig te navigeren wanneer een offshore-installatie of constructie gepasseerd wordt en een veilige snelheid en inhaalafstand in acht te houden.
- rekening te houden met de heersende weersomstandigheden en de aanwezigheid van andere vaartuigen of gevaren.
- indien nodig, tijdige en substantiële vermijdingsacties te nemen, kennis te geven van het meest nabij gelegen punt van nadering (CPA) van het schip en informatie te verstrekken over eventuele veiligheidsproblemen, met name wanneer de offshore-installatie als hulp bij de navigatie kan worden gebruikt.
- elk aangewezen routesysteem dat in het gebied is gevestigd te gebruiken.
- een voortdurende luisterwacht op VHF Ch 16 te bewerkstelligen om radiocontact mogelijk te maken met dergelijke installaties, standby-schepen, verkeersdiensten en andere schepen, zodat elke onzekerheid kan worden verkleind.

**Nationale wetgeving**

Veel kuststaten (waaronder Nederland) hebben het betreden van dergelijke veiligheidszones door ongeautoriseerde schepen aangemerkt als een strafbaar feit. Zeelieden wordt geadviseerd altijd uit te gaan van het bestaan van een 500 meter veiligheidszone, tenzij ze over informatie beschikken die het tegendeel beweert. Bovendien hebben sommige kuststaten een verbod afgekondigd op het betreden, vissen en ankeren in gebieden voorbij de 500 meter van installaties. Informatie over deze grotere gebieden zijn uitsluitend bedoeld voor de veiligheid en het gemak van de scheepvaart en impliceren geen erkenning van de internationale geldigheid van dergelijke beperkingen.

De posities van permanente productieplatforms zijn aangegeven op de zeekaart. De tijdelijke plaatsing van booreilanden die in de Noordzee actief zijn (bovengrens breedtegraad 55° 50'N) wordt, indien nodig, gepubliceerd in de Berichten aan Zeevarenden. Bij een tijdelijke verplaatsing of bij seismisch onderzoek kan in de (radio) berichtgeving gebruik gemaakt worden van 'blokken' ter aanduiding van posities en werkgebieden. Voor de daarbij gehanteerde indeling van het Nederlands Exclusieve Economische Zone (EEZ), zie het [kaartje](#).



## 16. Routeringsmaatregelen

### Definities

Met betrekking tot routeringsaangelegenheden worden de volgende definities gebezigd.

#### **Routeringssysteem**

Elk systeem bestaande uit één of meer routes en/of routeringsmaatregelen, gericht op het verminderen van gevaar voor scheepsongevallen.

Het omvat verkeersscheidingsstelsels, vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, aanbevolen koerslijnen, gebieden die dienen te worden gemedend, zones voor kustverkeer, rotondes, voorzorgsgebieden en diepwaterroutes.

#### **Verplicht routeringssysteem**

Een door IMO geadopteerd routeringssysteem, in overeenstemming met de behoeftstellingen van voorschrift V/8 van de Internationale Conventie voor de veiligheid van mensenlevens op Zee 1974, dat verplicht is te gebruiken door alle schepen, bepaalde soorten schepen of door schepen die bepaalde gevaarlijke stoffen vervoeren.

#### **Verkeersscheidingsstelsel**

Een routeringsmaatregel gericht op de scheiding van tegengestelde verkeersstromen door middel van geëigende maatregelen en door de instelling van verkeersbanen.

#### **Scheidingszone of scheidingslijn**

Een zone of lijn waardoor verkeersbanen, waarin schepen zich in tegengestelde of bijna tegengestelde richting voortbewegen, worden gescheiden; of waardoor een verkeersbaan wordt gescheiden van het aangrenzende zeegebied; of waardoor verkeersbanen, bestemd voor afzonderlijke categorieën schepen die zich in dezelfde richting voortbewegen, worden gescheiden.

#### **Verkeersbaan**

Een gebied binnen vastgestelde grenzen, waarin éénrichtingsverkeer is vastgesteld. Natuurlijke hindernissen, met inbegrip van die welke scheidingszones vormen, kunnen een grens aangeven.

#### **Rotonde**

Een routeringsmaatregel bestaande uit een scheidingspunt of cirkelvormige scheidingszone en een cirkelvormige verkeersbaan binnen vastgestelde grenzen. Binnen de rotonde wordt het verkeer gescheiden doordat het beweegt in een richting, tegengesteld aan die van de wijzers van de klok rond het scheidingspunt of -zone.

#### **Zone voor kustverkeer**

Een middels een routeringsmaatregel aangewezen gebied, gelegen tussen de grens aan de landzijde van een verkeersscheidingsstelsel en de nabijgelegen kust, waarvan gebruik gemaakt dient te worden overeenkomstig het bepaalde in voorschrift 10(d) van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972.

#### **Vaarweg voor tweerichtingsverkeer**

Een vaarweg binnen vastgestelde grenzen, waarin tweerichtingsverkeer is vastgesteld, gericht op het verschaffen van een veilige doorvaart van schepen in wateren waar de navigatie moeilijk of gevaarlijk is.

#### **Aanbevolen route**

Een route van onbepaalde breedte, bedoeld voor doorgaande schepen, die vaak wordt gemarkeerd door midvaarwater boeien.

### **Aanbevolen koerslijn**

Een route die speciaal is onderzocht, om te waarborgen dat deze zoveel mogelijk vrij is van gevaren en waarlangs schepen wordt aanbevolen te varen.

### **Diepwateroute**

Een vaarweg binnen vastgestelde grenzen die nauwkeurig is opgenomen met het oog op de benodigde waterdiepten t.o.v. de zeebodem en onderwaterobstakels zoals in de kaart is aangegeven.

### **Vorzorgsgebied**

Een routeringsmaatregel bestaande uit een gebied binnen vastgestelde grenzen waar schepen met bijzondere voorzichtigheid moeten navigeren en waarbinnen de richting van de verkeersstroom kan worden aanbevolen.

### **Gebied dat dient te worden gemeden**

Een routeringsmaatregel bestaande uit een gebied binnen vastgestelde grenzen waarbinnen hetzij de navigatie bijzonder gevaarlijk is of waarbinnen het buitengewoon belangrijk is te voorkomen dat er ongevallen plaatsvinden. Een dergelijk gebied dient door alle schepen of bepaalde categorieën schepen te worden gemeden.

### **Vastgestelde richting van de verkeersstroom**

Een patroon voor de verkeersstromen, waarmee de gerichte beweging van het verkeer wordt aangegeven, zoals dat is vastgesteld binnen een verkeersscheidingsstelsel.

### **Aanbevolen richting van de verkeersstroom**

Een patroon voor de verkeersstromen, waarmee de aanbevolen gerichte beweging van het verkeer wordt aangegeven, wanneer het niet uitvoerbaar of onnodig is een vastgestelde richting van de verkeersstroom in te voeren.

## **Het gebruik van routeringssystemen**

- het gebruik van routeringssystemen wordt voor alle schepen aanbevolen, tenzij anders vermeld en kunnen verplicht worden gesteld voor alle schepen of sommige categorieën schepen of schepen die bepaalde ladingen vervoeren.
- routeringssystemen zijn bedoeld om bij dag en bij nacht gebruikt te worden in alle weersomstandigheden, in ijsvrij water of bij lichte ijsgang wanneer er geen buitengewone manoeuvres zijn vereist of geen assistentie van ijsbreker(s) wordt verlangd.
- als men besluit gebruik te maken van een routeringssysteem, dient men met het oog op de noodzaak van voldoende water onder de kiel rekening te houden met de kaartdiepte, de mogelijkheid van veranderingen in de zeebodem sinds het tijdstip van de laatste opname en de gevolgen van weers- en getij-invloeden op de waterdiepten.
- een schip dat in of nabij een door de IMO aanvaard verkeersscheidingsstelsel navigeert moet nauwgezet handelen overeenkomstig het gestelde in voorschrift 10 van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972, teneinde het ontstaan van gevaar voor aanvaring met een ander schip zoveel mogelijk te beperken.
- de andere voorschriften van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972 blijven in alle opzichten van toepassing, in het bijzonder de voorschriften van Deel B, Afdelingen II en III indien gevaar voor aanvaring met een ander schip aanwezig wordt geacht.
- op ontmoetingspunten waar routeverkeer uit diverse richtingen bijeenkomt is een werkelijke verkeersscheiding niet echt mogelijk, omdat schepen routes noodzakelijkerwijs moeten kruisen of van route moeten veranderen. Daarom dienen schepen in dergelijke gebieden met grote voorzichtigheid te navigeren en er zich van bewust te zijn dat het enkele feit, dat een schip een doorgaande route volgt, aan dat schip geen speciaal voorrecht toekent of tot niet uitwijkplichtig maakt.

- een diepwaterroute is allereerst bestemd om te worden gebruikt door schepen die, vanwege hun diepgang met betrekking tot de beschikbare waterdiepte in het desbetreffende gebied, genoodzaakt zijn van een dergelijke route gebruik te maken. Doorgaand verkeer waarvoor de bovenstaande overweging niet geldt, dient, voorzover uitvoerbaar, het volgen van een diepwaterroute te vermijden.
- Indien uitvoerbaar dienen voorzorgsgebieden te worden gemeden door passerende schepen, die geen gebruik maken van de daarop aansluitende verkeersscheidingsstelsels of diepwaterroutes, dan wel daaraan grenzende havens aanlopen of verlaten.
- in vaarwegen voor tweerichtingsverkeer, met inbegrip van diepwaterroutes voor tweerichtingsverkeer, dienen de schepen, voor zover uitvoerbaar, de stuurboordzijde te houden.
- de in verband met routeringssystemen op de kaarten voorkomende pijlen geven alleen maar de algemene richting van de ingestelde of aanbevolen verkeersstroom aan; schepen behoeven hun koersen niet precies langs deze pijlen uit te zetten.
- het sein 'YG' hetgeen betekent 'U blijkt zich niet te houden aan het verkeersscheidingsstelsel' is in het Internationale Seinboek opgenomen voor gebruik waar dit toepasselijk is.

Ter bevordering van de veiligheid op zee, in het bijzonder in druk bevaren gebieden waar scheepvaartverkeer uit verschillende richtingen samenkomt, zijn in bepaalde gebieden in de wereld verkeersscheidingsstelsels (VSS) ingericht.

In het belang van een veilige navigatie wordt doorgaand scheepvaartverkeer aanbevolen, zowel overdag als 's nachts en in alle weersomstandigheden, gebruik te maken van deze VSS's voor zover de omstandigheden zulks toelaten.

De International Maritime Organization (IMO) is de organisatie die op internationaal niveau bevoegd is tot het nemen en aanbevelen van routeringsmaatregelen ten behoeve van de scheepvaart.

Alvorens een nieuw in te stellen of te wijzigen VSS goed te keuren, zal de IMO overwegen of:

- de voorgestelde navigatiehulpmiddelen de zeevarende in staat zullen stellen met voldoende nauwkeurigheid zijn positie te bepalen om het routeringsstelsel te bevestigen conform voorschrift 10 van de Internationale Bepalingen ter Voorkoming van Aanvaringen op Zee, 1972
- de hydrografische opnemingen in het gebied voldoen
- het schema beantwoordt aan de ontwerpvereisten van een dergelijk stelsel en aan de gevestigde routeringsmethoden

## Routeringsmaatregelen voor de Nederlandse kust

Voor de Nederlandse kust zijn een groot aantal routeringsmaatregelen van kracht. Het kaartje geeft hiervan een overzicht. De nummers op het [kaartje](#) (zie [pagina 41](#)) corresponderen met de opsomming van de benamingen hieronder vermeld:

- 1 TSS North Hinder South TSS
- 2 TSS At West Hinder + DWR in the approaches to river Scheldt
- 3 TSS Maas West outer
- 4 TSS Maas West inner
- 5 TSS Maas North
- 6 TSS North Hinder North
- 7 TSS Off Texel
- 8 TSS Terschelling - German Bight
- 9 TSS Jade approach
- 10 TSS German Bight western approach
- 11 DWR from North Hinder to Indefatigable Bank via DR1 lightbuoy
- 12 DWR from North Hinder to TSS Off Brown Ridge
- 13 North Hinder Junction precautionary area
- 14 Maas precautionary area;
- 15 TSS Off North Hinder
- 16 Inshore traffic zone
- 17 TSS Off Vlieland
- 18 TSS Vlieland Noord
- 19 Precautionary area Vlieland Junction
- 20 TSS in the approaches to IJmuiden
- 21 TSS Off Brown Ridge (mandatory route for tankers)
- 22 DWR from TSS 'Off Brown Ridge' to TSS 'West Friesland' (mandatory route for tankers)
- 23 TSS West Friesland (mandatory route for tankers)
- 24 TSS North Friesland (mandatory route for tankers)
- 25 TSS East Friesland (mandatory route for tankers)
- 26 DWR from TSS 'Off Botney Ground' to TSS North Friesland
- 27 TSS Off Botney Ground
- 28 DWR Europoort
- 29 Precautionary area Maas Junction
- 30 TSS Maas North West
- 31 Approaches to the Schelde estuary

De Dienst der Hydrografie publiceert uitsluitend informatie betreffende route-  
ringsmaatregelen in de BaZ over het eigen karteringsgebied.



## Routeringsmaatregelen voor de Nederlandse kust



## 17. Gebruik ECDIS – RNC/ENC

Voor regels met betrekking tot het gebruik van ECDIS - RNC/ENC zie website: [www.ilent.nl](http://www.ilent.nl)

Verder geeft de IHO-publicatie S-66 'Facts about Electronic Charts and Carriage Requirements' inzicht in de achtergronden en het gebruik van elektronische kaarten. Deze publicatie is vrij downloadbaar vanaf de publicatiesectie van de IHO-website: [www.iho.int](http://www.iho.int)

## 18. Piraterij

### Algemeen

Naar aanleiding van het toegenomen aantal kapingen, bedreigingen en diefstal van lading, inventaris/voorraden van schepen wordt de aandacht gevestigd op dit probleem. In de volgende gebieden is een potentieel gevaar van piraterij aanwezig:

- Straat van Malacca
- Indonesische Archipel
- Zuid Chinese Zee
- Indische Oceaan, rondom het Indische Schiereiland
- kustlijn van West Afrika, Golf van Guinee
- Oostelijke en Westelijke kustlijn van Zuid-Amerika
- Caribische gebied
- De Hoorn van Afrika (oostkust)

Eigenaren, reders, managers, scheepsagenten, gezagvoerders en bemanningen van schepen wordt aanbevolen nota te nemen van de aanbevelingen van de Internationale Maritime Organisation, zoals beschreven in Circulaires MSC.1 Circulaires 1333(Revised), 1334 en 1601.

Een andere belangrijke publicatie op dit terrein is de OCIMF-publicatie 'Piracy and Armed Robbery against Shipping' van 17 februari 2016.

Op de volgende websites is actuele informatie over piraterij te verkrijgen:

- [www.imo.org](http://www.imo.org) (De officiële site van IMO: Circulaires en rapportages);
- [www.icc-ccs.org](http://www.icc-ccs.org) (Actueel nieuws over piraterij en maritieme fraude);
- [www.ukmto.org](http://www.ukmto.org) (Informatie over piraterij in de Indische Oceaan).

### Melden van misdrijven

#### Verplichtingen gezagvoerder (beknopt)

Gezagvoerders van Nederlandse schepen – waar ook ter wereld – dienen onverwijld en op de snelst mogelijke wijze kennis te geven aan de Officier van Justitie van elk misdrijf aan boord begaan, waardoor de veiligheid van hun vaartuig of van de opvarenden in gevaar is gebracht of waardoor iemands dood of zwaar lichamelijk letsel is veroorzaakt. Deze kennisgeving dient zover mogelijk te bevatten: personalia, nationaliteit verdachte, personalia gezagvoerder en andere ter zake doende feiten (relaas van bevindingen). De gezagvoerder dient verder met grote spoed aanwijzingen van de Officier van Justitie te verkrijgen aangaande de wijze waarop ter zake dient te worden gehandeld. De aanwijzingen van de Officier van Justitie dienen vervolgens in acht te worden genomen (art. 539 u Wetboek van Strafvordering).

### **Meldpunt ten behoeve van gezagvoerders**

Misdrijven dienen onverwijld (telefonisch of via faxbericht of E-mail) gemeld te worden aan het Team Maritieme Politie van de Landelijke Eenheid van de politie. Dit Team is gehuisvest in het gebouw van het Kustwachtcentrum. Medewerkers van dit Team zijn – hetzij via het Kustwachtcentrum, hetzij rechtstreeks – dag en nacht bereikbaar. Alle meldingen worden via het Team ter kennis gebracht van een (Noordzee) Officier van Justitie en aanwijzingen van de (Noordzee) Officier van Justitie worden via het Team ter kennis gebracht van de betreffende gezagvoerder. Ook ter zake piraterij kunnen gezagvoerders voor advies en/of aanwijzingen contact opnemen met het Team Maritieme Politie. In overleg met een (Noordzee) Officier van Justitie wordt vervolgens bekeken of, en wanneer daartoe besloten wordt, op welke wijze een strafrechtelijk onderzoek zal worden ingesteld.

### **Bereikbaarheid Kustwachtcentrum**

Dienstdoende chef van de wacht:

Telefoon: +31 (0)88 958 40 00

Fax: +31(0)223 65 83 58

E-mail: [ccc@kustwacht.nl](mailto:ccc@kustwacht.nl)

Postadres: Politie - Landelijke Eenheid  
Team Maritieme Politie  
Postbus 100  
3970 AC Driebergen

E-mail: [maritiem@politie.nl](mailto:maritiem@politie.nl)

Telefoon: +31(0)88 661 56 26 (24h/7)

Het voorgaande doet niets af aan de mogelijkheid voor gezagvoerders om assistentie te verzoeken bij de (lokale) autoriteiten van kuststaten. Gevallen van piraterijdiensten (achteraf) ook altijd middels het standaard rapportageformulier gemeld te worden aan:

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Directoraat-Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken (DGLM)

Postbus 20904, 2500 EX Den Haag (Nederland)

Telefoon: +31(0)70 351 61 71

Fax: +31(0)70 351 78 95

Website: [www.rijksoverheid.nl](http://www.rijksoverheid.nl)

(DGLM zal IMO Londen verwittigen)

## 19. Meteorologische en oceanografische meetboeien

Veel onderzoeksinstituten gebruiken drijvende of verankerde boeien om op de oceanen verschillende soorten gegevens te verzamelen. Deze automatisch werkende en geel gekleurde boeien verrichten routinematige metingen en versturen realtime de gegevens via satellieten. De metingen hebben betrekking op de windsnelheid en richting, luchttemperatuur, luchtvochtigheid, luchtdruk, getij, golfhoogte, oppervlakte temperatuur van het zeewater, maar ook temperaturen van het water op diverse dieptes. Alle boeien zenden gelijktijdig met de gegevens hun positie uit.

Advies aan zeevarenden:

- berg geen op drift geraakte boeien
- kijk uit voor verankerde boeien, op de radar zijn ze te zien
- tijdens visactiviteiten moeten de boeien goed vrij gevaren worden
- meer niet af aan deze boeien en beschadig ze niet
- wanneer een boei dreigt te stranden, stel dan de lokale autoriteiten op de hoogte onder vermelding van de positie en indien bekend het identificatienummer van de boei



Drijvende meetboei



Verankerde meetboei

## 20. Bekendmaking van schietoefeningen

Schietoefeningen worden aangekondigd, voor zover dit mogelijk is, in de Nederlandse Berichten aan Zeevarenden, via NAVTEX en/of visuele seinen of door marinevaartuigen die ter plaatse aanwezig zijn. Scheepvaart en visserij wordt dringend verzocht tijdens de oefeningen het gebied(en) te mijden. Wanneer waarschuwingensignalen aangeven dat er geschoten gaat worden, wordt de scheepvaart en de visserij geadviseerd zich niet langer in het gebied op te houden dan noodzakelijk is voor een doorgaande vaart.

## Oefengebieden mijnenbestrijdingsvaartuigen

Het oefenen in het leggen en vegen van mijnen en het mijnenjagen zal zoveel mogelijk geschieden in één of meer van de in de tabel genoemde gebieden. Kort voordat met het leggen van mijnen in die gebieden zal worden begonnen, zal dit worden bekendgemaakt per Navarea I Warning en/of lokale Navigational Warning (zie ook [hoofdstuk 8](#)).

Daar bij deze methode van bekendmaking korthed noodzakelijk is, zullen de betrokken gebieden worden aangegeven door hun serieletters en nummer.

Oefengebieden mijnenbestrijdingsvaartuigen			
Serienummer	Gebied	Gebiedsomschrijving	
NB 1	West Hinder	Begrenzing	
		a. 51°28,85'N 2°44,92'E	
		b. 51°26,75'N 2°44,92'E	
		c. 51°26,75'N 2°35,52'E	
		d. 51°28,85'N 2°35,52'E	
NB 4	Schouwenbank	Cirkelvormig gebied (middelpunt)	(straal nm)
		51°48,02'N 3°14,29'E	2,0
NB 6	Westgat	Cirkelvormig gebied (middelpunt)	
		51°39,95'N 3°34,92'E	1,5
NB 7	Everingen	Begrenzing	
		a. 51°24,35'N 3°44,82'E	
		b. 51°23,65'N 3°46,72'E	
		c. 51°23,05'N 3°46,12'E	
		d. 51°23,75'N 3°44,22'E	
NB 8	Molengat	Cirkelvormig gebied (middelpunt)	(straal nm)
		53°05,95'N 4°36,42'E	1,5
NB 9	Goeree	Cirkelvormig gebied (middelpunt)	(straal nm)
		51°54,45'N 3°43,59'E	1,0
NBH 10	Wenduine	Begrenzing	
		a. 51°18,53'N 2°53,00'E	
		b. 51°21,00'N 2°53,00'E	
		c. 51°21,00'N 2°59,49'E	
NB 12	Callantsoog	Begrenzing	
		a. 52°53,95'N 4°22,92'E	
		b. 52°53,95'N 4°29,92'E	
		c. 52°49,95'N 4°29,92'E	
		d. 52°49,95'N 4°22,92'E	
QZR 040	Buiten Ratel	Begrenzing	
		51°15,12'N 2°27,61'E	
		51°17,21'N 2°29,23'E	
		51°18,51'N 2°31,83'E	
		51°19,60'N 2°33,60'E	
		51°19,60'N 2°36,09'E	
		51°19,34'N 2°34,72'E	
		51°18,13'N 2°32,43'E	
		51°16,79'N 2°29,77'E	
		51°14,89'N 2°28,39'E	
	Buiten Ratel	Begrenzing	
		51°16,20'N 2°30,40'E	
		51°17,00'N 2°29,50'E	
		51°18,30'N 2°32,10'E	
		51°17,50'N 2°33,10'E	

## OEFENGBIEDEN MIJNENBESTRIJDINGSVAARTUIGEN

<b>NB1</b>	Westhinder
<b>NB4</b>	Schouwenbank
<b>NB6</b>	Westgat
<b>NB7</b>	Everingen
<b>NB8</b>	Molengat
<b>NB9</b>	Goeree
<b>NBH10</b>	Wenduinebank
<b>NB12</b>	Callantsoog
<b>QZR040</b>	Buiten Ratel
<b>BUITEN RATEL</b>	



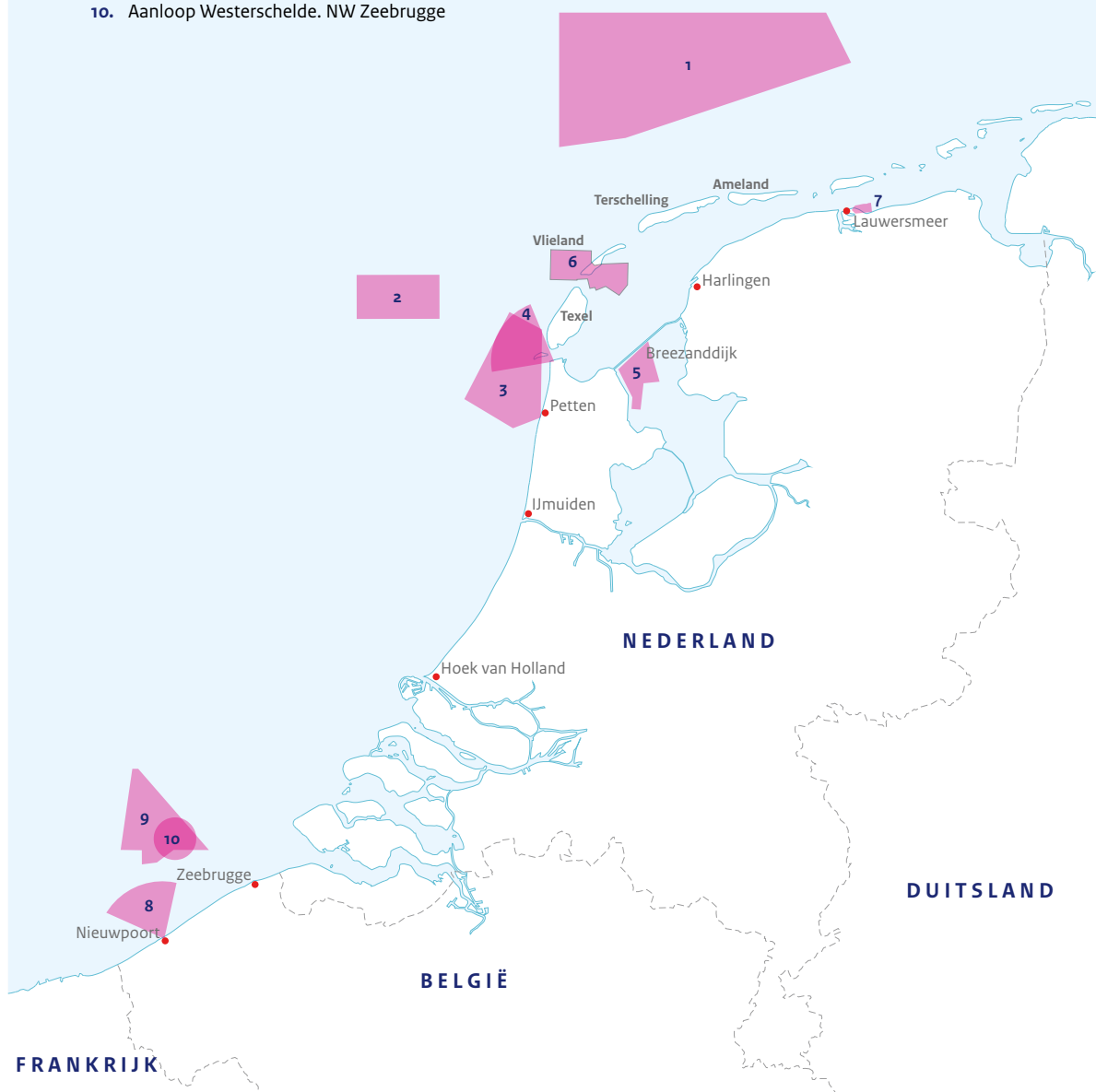
## 22. Belgische kust. Detonatie van mijnen en munitie

Incidenteel worden mijnen tot ontploffing gebracht in een cirkelvormig gebied met het middelpunt gelegen op 51°29,1'N 2°50,0'E en een radius van 3,2 nm. De scheepvaart wordt via VHF kanaal 16 op de hoogte gesteld en wordt dringend verzocht dit gevaarlijke gebied te mijden van 2 uur voor tot net na de ontploffing.

## 23. Militaire oefengebieden

### MILITAIRE OEFEN- en DETONATIEGEBIEDEN

1. Noordzee. Benoorden van Waddeneilanden
2. Noordzee. West van Haaksgronden
3. Nabij Petten.
4. Zeegat van Texel. West van Kaap Hoofd
5. IJsselmeer. Breezanddijk
6. Vlieland. Vliehors
7. Lauwersmeer. Marnewaard
8. Belgische Kust. Nieuwpoort
9. Aanloop Westerschelde. NW Zeebrugge
10. Aanloop Westerschelde. NW Zeebrugge



## Op volle zee

### Noordzee. Benoorden Waddeneilanden

Regelmatig worden van zonsopkomst tot zonsondergang schietoefeningen gehouden vanuit vliegtuigen op luchtdoelen boven het gebied begrensd door de lijn die de onderstaande posities verbindt:

- a 53°59,96'N 4°45,92'E
- b 53°59,96'N 6°06,35'E
- c 53°51,06'N 6°13,89'E
- d 53°37,59'N 5°05,92'E
- e 53°35,96'N 4°45,92'E

### Noordzee. West van Haaksgronden

West van de Haaksgronden is een gebied aangewezen als oefenterrein voor de Koninklijke Marine. Dit anti-luchtschietoefenterrein wordt begrensd door de parallellen van 53°05'N en 53°13'N, en de meridianen van 3°45'E en 4°10'E.

### Westerschelde aanloop. NW Zeebrugge

#### Oefeningen marineschepen

Oefeningen met marineschepen worden gedurende het gehele jaar gehouden (dag en nacht) binnen onderstaand gebied:

- a 51°26,77'N 2°33,90'E
- b 51°35,37'N 2°35,88'E
- c 51°42,00'N 2°37,42'E
- d 51°42,00'N 2°39,20'E
- e 51°26,75'N 3°00,50'E
- f 51°26,77'N 2°49,86'E
- g 51°24,40'N 2°44,83'E
- h 51°24,04'N 2°40,30'E
- i 51°26,71'N 2°40,29'E

De scheepvaart wordt op de hoogte gehouden.

## Zeewaarts

### Nabij Petten. Sector 254° – 000°

Ligging batterij ± 52°47,1'N 4°40,3'E (nabij strandpaal No. 19).

Vanaf bovengenoemde positie zal op nader aan te kondigen tijdstippen worden geschoten met geschut in de sector van 254° tot 327° of van 327° tot 000° (vanuit de standplaats der batterij gerekend) tot een afstand van 9 nm. Onveilige hoogte voor vliegtuigen is tot 10.000 m (32.830 vt).

Wanneer wordt geschoten zullen als waarschuwingssein twee rode vlaggen worden vóórgehesen, één nabij strandpaal No. 19 en één ± 300 m N-lijker.

### Nabij Petten. Sector 225° – 345°

Ligging batterij: 4 mogelijke opstellingsplaatsen op de lijn tussen (a) ± 52°47,7'N 4°40,3'E en (b) ± 52°47,8'N 4°41,0'E. Vanaf bovengenoemde posities zal door de Koninklijke Landmacht, op nader aan te kondigen tijdstippen, worden geschoten met geschut in de richtingen tussen 225° en 345° (vanuit de batterij gerekend) en over afstanden tot maximum 14 nm. De onveilige hoogte voor vliegtuigen is tot maximum 10.000m (32.830 vt). Wanneer wordt geschoten zal als waarschuwingssein een Nederlandse vlag worden gehesen aan de vlaggenmast op de radartoren (± 52°47,7'N 4°40,5'E). Bovendien worden rode vlaggen geplaatst op het duin beN en beS de batterij en op het strand.

### Zeegat van Texel. West van Kaap Hoofd

Ligging batterij op het fort 'Erfprins' ± 52°57,4'N 4°44,3'E.

Vanaf bovengenoemde batterij zullen dagelijks op werkdagen van 0800 tot 1200 en van 1400 tot 1700 LT schietoefeningen met mitrailleurs worden gehouden.



De onveilige sector ligt tussen richtingen 260° en 338° (gerekend vanuit de batterij) met een straal van 10 nm; de onveilige hoogte voor vliegtuigen is 10.000m (32.830 ft). Het houden van de oefeningen wordt aangegeven door een rode vlag, welke wordt gehesen aan de Radar-Seinmast op het fort 'Erfprins'. Na afloop van de oefeningen wordt deze vlag neergehaald.

### **IJsselmeer. Breezanddijk**

Ligging batterij ± 53°01,1'N 5°12,5'E.

Vanaf bovengenoemde positie kan op nader aan te kondigen tijden worden geschoten met geschut, binnen het gebied welke begrensd wordt door een lijn die onderstaande posities verbindt:

- a 53°01,07'N 05°12,47'E
- b 52°53,70'N 05°15,92'E
- c 52°53,42'N 05°11,10'E
- d 52°48,60'N 05°10,19'E
- e 52°48,74'N 05°07,47'E
- f 52°50,84'N 05°07,74'E
- g 52°55,95'N 05°03,47'E

De onveilige hoogte voor vliegtuigen is tot max. 10.000 m (32.830 ft.).

Wanneer wordt geschoten, zal als waarschuwingsein een Nederlandse vlag worden gehesen aan een mast nabij de batterij.

Waarschuwingen worden uitgezonden via de volgende VHF kanalen:

- West-Terschelling: VHF kanaal 25
- Wieringerwerf: VHF kanaal 27
- Lelystad: VHF kanaal 83

De batterij is op schietdagen per marifoon bereikbaar via VHF kanaal 71 onder roepnaam 'Schietterrein Breezanddijk' of via VHF kanaal 1 'Controle Meldpost IJsselmeergebied'.

### **Vlieland. Vliehors Range**

Ligging observatiepost ± 53°14,4'N 4°55,3'E.

Boven de Vliehors worden schietoefeningen gehouden uit vliegtuigen en helicopters op gronddoelen. Deze oefeningen worden op werkdagen gehouden tussen 0830 en 2230.

Het in gebruik zijn van het gebied wordt aangegeven door een wit knipper licht ('s nachts een rood knipper licht) en een rode vlag gehesen op de observatiepost.

De onveilige sector omvat de westzijde van Vlieland, een Noordzee-sector tot 7 nm uit de kust en een Waddenzee-sector tot 7 zm in het oosten beslaat. Het gebied bestaat uit subgebieden die alleen actief zijn bij bepaalde oefeningen.

Passerende schepen moeten voor dat ze de onveilige sector binnenvaren contact opnemen met "Vliehors Range Control" op VHF kanaal 74 om de laatste informatie over de oefeningen te ontvangen.

### **Lauwersmeer. Marnewaard**

Op de schietbaan Marnewaard kunnen dagelijks op werkdagen van 0800 tot 2300 LT schietoefeningen worden gehouden.

De onveilige zone wordt begrensd door 10 lichtpalen, genummerd SMW 1 t/m 10, in de volgende posities:

- a 53°25,15'N 6°14,58'E (SMW1)
- b 53°25,48'N 6°15,15'E (SMW2)
- c 53°25,55'N 6°15,98'E (SMW3)
- d 53°25,68'N 6°16,87'E (SMW4)
- e 53°25,77'N 6°17,70'E (SMW5)
- f 53°25,78'N 6°18,55'E (SMW6)
- g 53°25,90'N 6°19,13'E (SMW7)
- h 53°25,95'N 6°19,88'E (SMW8)
- i 53°25,45'N 6°19,97'E (SMW9)
- j 53°25,03'N 6°20,07'E (SMW10)

### **Belgische kust. Nieuwpoort**

**Kleine sector** - Vanaf de batterij in deze sector worden schietoefeningen met luchtdoel- en zeedoelartillerie gehouden. De onveilige sector heeft een straal van 2,5 nm en als middelpunt de vuurtoren van Nieuwpoort. De sector wordt begrensd door de peilingen  $114^\circ$  van de vuurtoren van Nieuwpoort en  $191^\circ$  van de vroegere watertoren van Westende ( $51^\circ 10,14' N$   $2^\circ 46,62' E$ ). Tijdens de oefeningen wordt een vierkante rode vlag met daarboven een rood bolvormig signaal gehesen in een mast op 350 m WSW van de watertoren van Nieuwpoort. Zodra de oefeningen zijn afgelopen wordt het sein gestreken.

**Midden sector** - Vanaf de batterij in deze sector worden schietoefeningen met luchtdoel- en zeedoelartillerie gehouden. De onveilige sector heeft een straal van 7,5 nm en als middelpunt  $51^\circ 08,62' N$   $2^\circ 46,15' E$ . De sector wordt begrensd door de peilingen  $114^\circ$  van de vuurtoren van Nieuwpoort en  $191^\circ$  van de vroegere watertoren van Westende ( $51^\circ 10,14' N$   $2^\circ 46,62' E$ ). Tijdens de oefeningen wordt een vierkante rode vlag met daarboven twee rode bolvormige signalen gehesen in een mast op 350 m WSW van de watertoren van Nieuwpoort. Zodra de oefeningen zijn afgelopen wordt het sein gestreken.

**Grote sector** - Vanaf de batterij in deze sector worden schietoefeningen met luchtdoel- en zeedoelartillerie gehouden. De onveilige sector heeft een straal van 12 nm en als middelpunt  $51^\circ 08,62' N$   $2^\circ 46,15' E$ . De sector wordt begrensd door de peilingen  $114^\circ$  van de vuurtoren van Nieuwpoort en  $191^\circ$  van de vroegere watertoren van Westende ( $51^\circ 10,14' N$   $2^\circ 46,62' E$ ). Tijdens de oefeningen wordt een vierkante rode vlag met daarboven drie rode bolvormige signalen gehesen in een mast op 350 m WSW van de watertoren van Nieuwpoort. Zodra de oefeningen zijn afgelopen wordt het sein gestreken.

Gedurende de oefeningen kan met de batterijen contact gemaakt worden via VHF kanaal 67: Roepnaam = Sierra November (SN).

## **24. Waarschuwing voor mijnen en explosieven**

Regelmatig komen rapporten binnen betreffende het opvissen van mijnen en explosieven in de gehele Noordzee.

Voor de oppervlaktescheepvaart wordt het gevaar ten gevolge van mijnen echter zeer gering geacht. Explosieven op en onder de zeebodem blijven een gevaar opleveren bij exploratie- en exploitatiewerkzaamheden, de visserij, ankeren en andere onderwateractiviteiten.

Zie voor meer informatie over de bijstands- en bijdrageregeling Explosieven en de explosievenkaart de website van de Kustwacht Nederland ([www.kustwacht.nl](http://www.kustwacht.nl)).

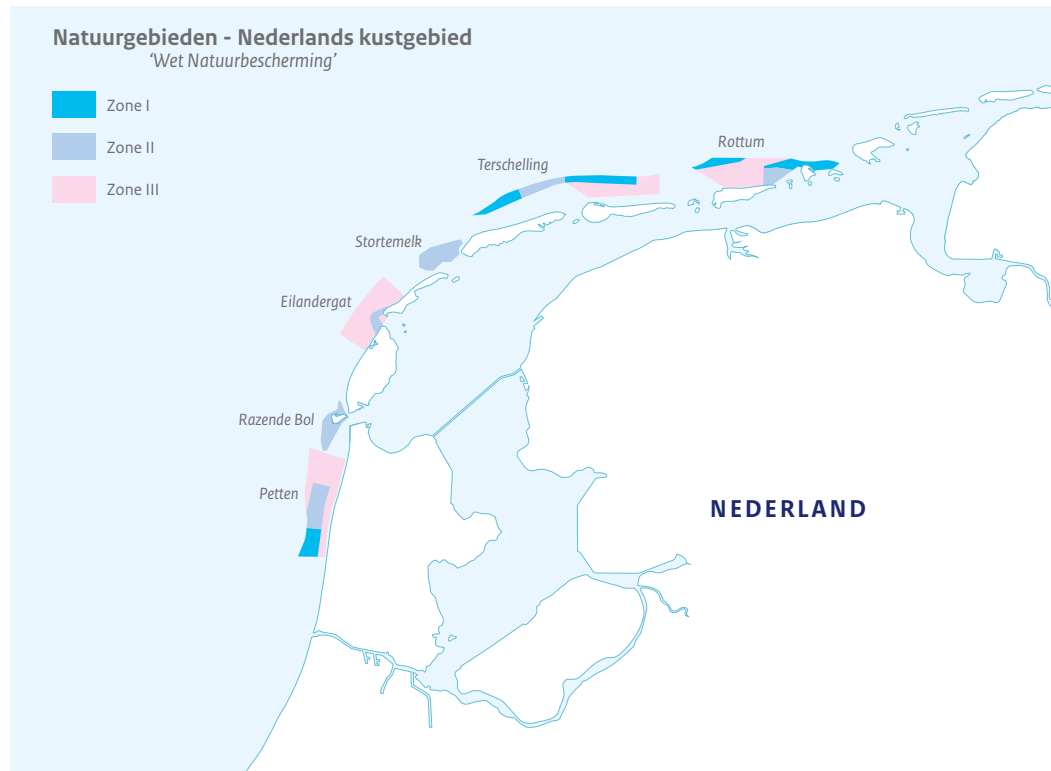
## **25. Maritieme grenzen**

Naast internationale maritieme grenzen, bestaan er nationale zones op bepaalde afstanden voor de kust. Vastgelegde internationale maritieme grenzen veranderen niet, maar zonegrenzen veranderen mee met de nulmeter dieptelijn (normale basislijn) zoals afgebeeld op recente grootschalige zeekaarten, en door de Verenigde Naties vastgelegd in de United Nations Convention on the Law of the Sea (UNCLOS). Grenzen drie, zes en twaalf zeemijl uit de kust zijn opgenomen in de grootschalige en middelgrootschalige zeekaarten, met uitzondering van de 1800 Serie. Deze zones zijn van belang voor de visserij, en de twaalfmijlsgrens is ook de buitengrens van de territoriale zee. Voor details met betrekking tot de visserijzones kan men contact opnemen met de Kustwacht Nederland of het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Voedselkwaliteit.

De zonegrenzen op de zeekaarten zijn correct voor de publicatiedatum van de uitgave van de kaart. Hernieuwde uitgaven van deze kaarten en globale correcties voor de grenzen worden per BaZ aangekondigd; exacte posities zijn verkrijgbaar bij de Dienst der Hydrografie ([www.defensie.nl/hydro](http://www.defensie.nl/hydro)).

## Nederlands kustgebied

Een aantal gebieden voor de Nederlandse kust valt onder de 'Wet Natuurbescherming'. Binnen gespecificeerde zones in dit kustgebied gelden regels met betrekking tot visserij, offshore activiteiten, doorgaand scheepvaartverkeer en luchtverkeer. De zones worden onderstaand beschreven.



### Zone I

De toegang tot zone I-gebieden wordt beperkt in die zin dat het gedurende het gehele jaar verboden is in of boven deze gebieden activiteiten van welke aard ook te verrichten, met uitzondering van de hierna genoemde activiteiten:

- met betrekking tot de visserij:
  - sleepnetvisserij noodzakelijk ter uitvoering van onderzoek in onderzoeksgebieden.
- met betrekking tot aanleg en onderhoud van kabels en (pijp)leidingen:
  - aanleg van kabels en (pijp)leidingen, alsmede het onderhoud ervan, beide mits vergund op grond van de Natuur(beschermings)wet. In de periode van 1 november tot 1 april is onderhoud aan kabels en (pijp)leidingen alleen toegestaan ingeval van calamiteit dan wel in andere gevallen van dringende noodzaak, dit ter beoordeling vooraf door het bevoegd gezag en onder eventuele nader voorgeschreven bepalingen.
- met betrekking tot vaartuigen:
  - zone I-gebieden, uitgezonderd het zone I-gebied ter hoogte van Petten, alleen toegankelijk in de periode 1 april tot 1 november voor alle vaartuigen, echter zonder te vissen, waarbij het vistuig zodanig verpakt of in zodanige toestand dat dadelijk gebruik ervan niet mogelijk is. Het doorvaartverbod tussen 1 november en 1 april wordt van kracht met ingang van de vaststelling van het beheerplan.
  - enkel in het zone I-gebied ter hoogte van Petten is er gedurende het gehele jaar voor alle vaartuigen de mogelijkheid tot doorvaart dicht onder de kust, echter zonder te vissen, waarbij het vistuig zodanig verpakt of in zodanige toestand dat dadelijk gebruik ervan niet mogelijk is.

- ▣ van 1 november tot 1 april is doorvaart voor zandsuppletievaartuigen mogelijk via een variabele corridor, waarvan de exacte locatie afhankelijk is van de ligging van het zandwingebied en de te bereiken suppletielocatie en de aanwezigheid van concentraties zee-eenden. De ligging van de variabele corridor wordt in overleg met het bevoegde gezag vastgesteld, waarbij als uitgangspunt geldt dat de vaarafstand tussen het zandwingebied en de suppletielocatie zo kort mogelijk is met dien verstande dat er een afstand van 1500 meter in acht wordt genomen ten opzichte van concentraties zee-eenden.
- ▣ scheepvaart (doorvaart) in het deel dat overlapt met betonde of te betonnen-scheepvaartroutes en met betrekking tot zone I gebied boven Rottum, voor zover het deel dat overlapt met het verdragsgebied Eems-Dollard.

### **Zone II**

De toegang tot zone II-gebieden wordt beperkt in die zin dat het gedurende het gehele jaar verboden is voor bodemberoerende visserij en andere bodemberoerende activiteiten, met uitzondering van de hierna genoemde activiteiten:

- met betrekking tot visserij:
  - ▣ garnalenvisserij: mits vergund op grond van de 'Wet Natuurbescherming'.
  - ▣ garnalenvisserij: in het zone II-gebied in de doorgaande geul nabij Rottum, tot nader bericht.
  - ▣ pelagische visserij door middel van ander vistuig dan die ook geschikt is voor bodemberoerende visserij
  - ▣ handlijnvissersij
  - ▣ vaste vistuigvisserij
  - ▣ winnen van mosselzaad
- met betrekking tot schelpenwinning:
  - ▣ schelpenwinning in de zone II-gebieden Stortemelk en Razende Bol, mits vergund op grond van de 'Wet Natuurbescherming'.
- met betrekking tot aanleg en onderhoud van kabels en (pijp)leidingen:
  - ▣ aanleg van kabels en (pijp)leidingen, alsmede het onderhoud ervan, beide mits vergund op grond van de 'Wet Natuurbescherming'.
  - ▣ in de periode van 1 november tot 1 april is onderhoud aan kabels en (pijp)leidingen alleen toegestaan ingeval van calamiteit dan wel in andere gevallen van dringende noodzaak, zulks ter beoordeling vooraf door het bevoegd gezag en onder eventuele nader voorgeschreven bepalingen.
- met betrekking tot vaartuigen:
  - ▣ doorvaart en ankeren van vaartuigen

### **Zone III**

De toegang tot zone III-gebieden wordt beperkt in die zin dat het gedurende het gehele jaar verboden is voor bodemberoerende visserij en andere bodemberoerende activiteiten, met uitzondering van de hierna genoemde activiteiten:

- met betrekking tot visserij:
  - ▣ visserij volgens de best beschikbare technieken en visserijpraktijk
  - ▣ schelpdiervisserij, uitgezonderd spisulavisserij in het zone III-gebied boven Ameland
  - ▣ handlijnvissersij
  - ▣ vaste vistuigvisserij
  - ▣ winnen van mosselzaad
- met betrekking tot schelpenwinning:
  - ▣ schelpenwinning in het zone III-gebied boven Schiermonnikoog, mits vergund op grond van de 'Wet Natuurbescherming'.
- met betrekking tot aanleg en onderhoud van kabels en (pijp)leidingen:
  - ▣ aanleg van kabels en (pijp)leidingen, alsmede het onderhoud ervan, beide mits vergund op grond van de 'Wet Natuurbescherming'.
  - ▣ in de periode van 1 november tot 1 april is onderhoud aan kabels en (pijp)leidingen alleen toegestaan ingeval van calamiteit dan wel andere bij gevallen van dringende noodzaakdit ter beoordeling vooraf door het bevoegd gezag en onder eventuele nader voorgeschreven bepalingen.
- met betrekking tot vaartuigen:
  - ▣ doorvaart en ankeren van vaartuigen

### Opmerkingen

- ▣ de toegang tot Noordzeekustzone dat gelegen is buiten de zone I-, II- en III-gebieden, is buiten de onderzoeksgebieden, gedurende het gehele jaar toegestaan voor alle vormen van visserij, mits, voor zover vergunningplichtig, hiervoor een vergunning op grond van de 'Wet Natuurbescherming' is verleend, dan wel dat de betreffende visserij is opgenomen in een beheerplan.
- ▣ de toegangsbeperkingen gelden niet voor uitvoering van overheidstaken al of niet met behulp van vaartuigen van overheidswege of in opdracht van de overheid, voor zover noodzakelijk voor de uitvoering van beheer en onderhoud, markeren, monitoren, reddings-, inspectie-, toezicht-, opsporings- en defensietaken.

### Getijdenrivierengebied en de Waddenzee

Grote delen van het getijdenrivierengebied en de Waddenzee, bestaande uit zowel land als zee, worden beschermd door de 'Wet Natuurbescherming'. Deze natuurgebieden zijn van grote ecologische waarde en natuurlijke schoonheid en zijn van bijzonder belang voor vogels en zeehonden. Specifieke regelgeving over gesloten gebieden (het gehele jaar of tijdelijk en/of voor bepaalde gebruikers) voor de Waddenzee zijn te vinden in het Toegangsbeperkingsbesluit Waddenzee.

Voor vragen over onder andere toegang en opmerkingen kunt u terecht bij het Ministerie van landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit:

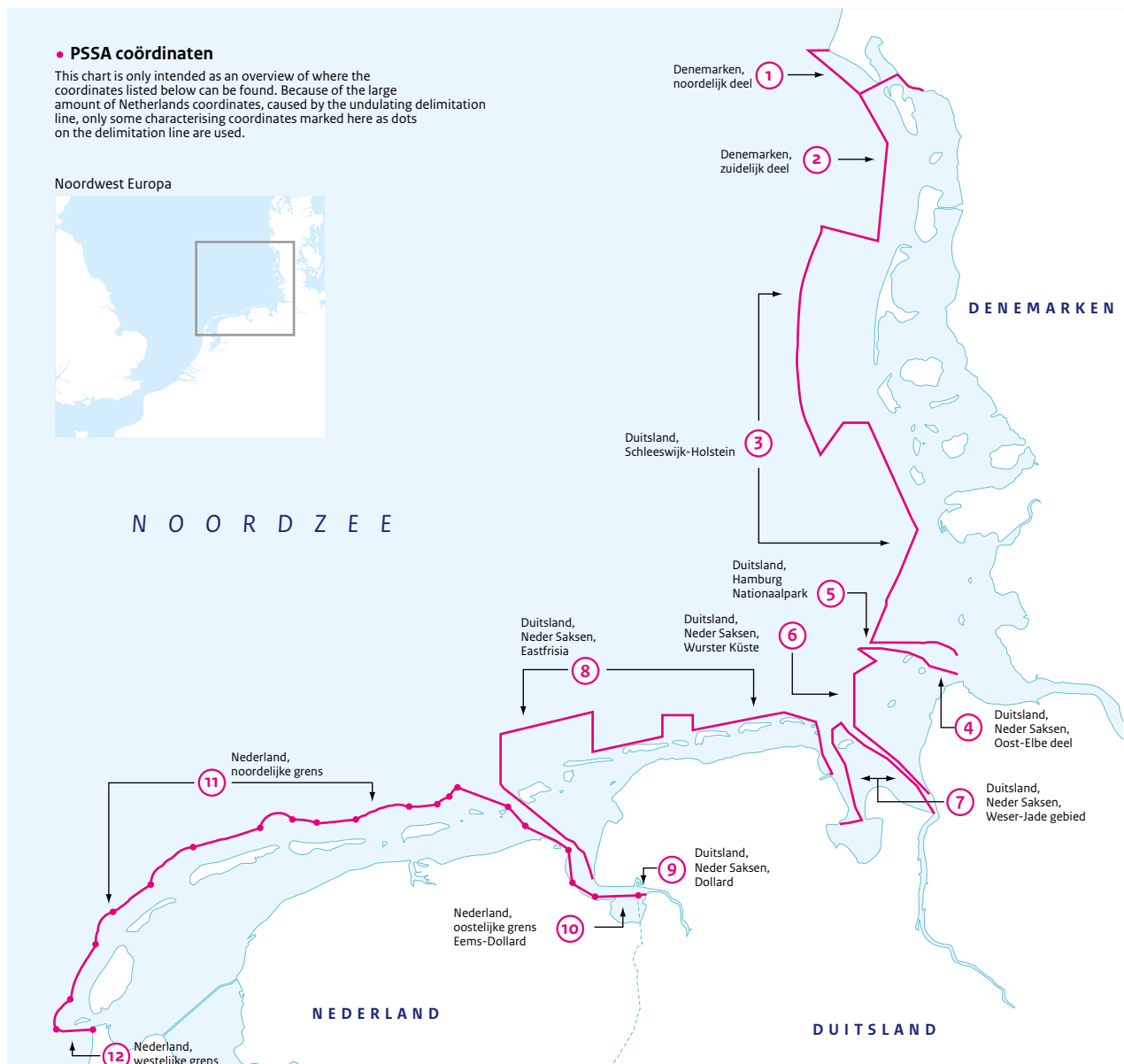
[wetnatuurbescherming@minlnv.nl](mailto:wetnatuurbescherming@minlnv.nl).

### Waddenzee

De Waddenzee en een aangrenzend gedeelte van de Noordzee in het Nederlandse, Duitse en Deense waddengebied hebben de status van PSSA (Particularly Sensitive Sea Area). Zie afbeelding.

Een PSSA is een bijzonder kwetsbaar zeegebied dat speciale bescherming behoeft vanwege zijn kwetsbaarheid voor schade, veroorzaakt door maritieme activiteiten. Van degenen die in of nabij zo'n gebied varen wordt bijzondere zorgvuldigheid verwacht ter vermijding van zodanige schade. Dat houdt onder meer in dat geen afvalstoffen worden geloosd en dat geen schade aan het zeemilieu en de daarin levende organismen wordt toegebracht.

De buitengrens van het Nederlandse deel valt samen met de 3-mijlszonegrens. Aangezien de 3M-zone mede gebaseerd is op droogvallingen, zal wanneer nodig de PSSA-grens overeenkomstig veranderen.

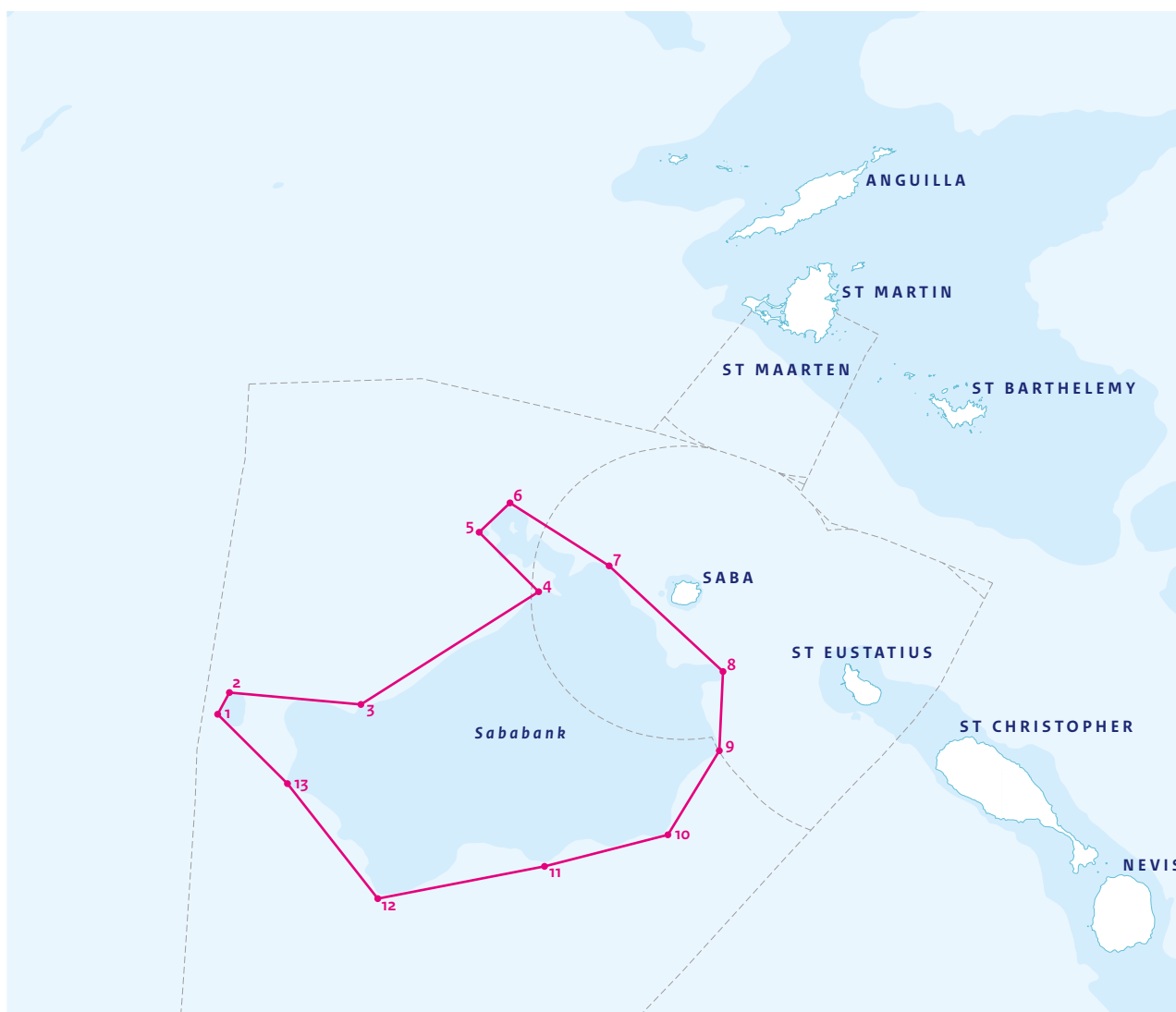


## Sababank

De Sababank heeft de status van “Particularly Sensitive Sea Area” (PSSA) gekregen en is het gebied een “Area to be Avoided” (ATBA, zie [hoofdstuk 16](#)) voor schepen van 300 GT en meer. Binnen dit gebied is het voor alle schepen verboden te ankeren. Om het risico van vervuiling en schade aan dit unieke, kwetsbare en ongerepte ecosysteem van koraalriffen en schade aan de ambachtelijke visserij in het gebied te voorkomen, moeten schepen uiterst voorzichtig zijn bij het passeren van het gebied.

Het gebied wordt begrensd door een lijn die de volgende posities verbindt:

1	17° 27,06'N	63° 56,14'W
2	17° 29,00'N	63° 55,09'W
3	17° 27,94'N	63° 43,32'W
4	17° 38,03'N	63° 27,41'W
5	17° 43,35'N	63° 32,74'W
6	17° 45,98'N	63° 29,98'W
7	17° 40,34'N	63° 21,10'W
8	17° 30,88'N	63° 10,92'W
9	17° 23,80'N	63° 11,25'W
10	17° 16,27'N	63° 15,85'W
11	17° 13,44'N	63° 26,89'W
12	17° 10,55'N	63° 41,81'W
13	17° 20,85'N	63° 49,89'W



# BaZ1 | EDITIE 2025

Berichten aan Zeevarenden

Den Haag, januari 2025

149<sup>e</sup> jaargang

## Dienst der Hydrografie

Den Haag. Uitgegeven in 2025 door de Chef der Hydrografie

Dienst der Hydrografie van de Koninklijke Marine  
Postbus 10.000  
1780 CA Den Helder

Telefoon: +31 (0)88 95 16 728  
E-mail: [hydrologistiek@mindef.nl](mailto:hydrologistiek@mindef.nl)  
Website: [www.defensie.nl/hydro](http://www.defensie.nl/hydro)

© Copyright 2025 De Staat der Nederlanden

