



# Gezamenlijke Bekendmaking

nr. 04-2022

## Op- en afvaartregeling en werkafspraken voor Antwerpen

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

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

*dat* gelet op artikel 54 van het Nederlandse Scheepvaartreglement Westerschelde 1990, alsmede gelet op artikel 47 van het Belgische Scheepvaartreglement voor de Beneden-Zeeschelde en artikel 34 van het Belgische Politie en Scheepvaartreglement voor de Belgische territoriale zee, de havens en de stranden van de Belgische kust, de volgende voorschriften worden vastgesteld:

### **Artikel 1 Algemene opmerkingen**

1. Deze Bekendmaking is van toepassing op de schepen die aan minimaal één van de volgende criteria voldoen:

- Lengte over alles vanaf 300 meter
- Breedte over alles vanaf 45 meter
- Diepgang vanaf 120 dm voor het sluiscomplex Zandvliet-Berendrecht (Rechteroever)
- Diepgang vanaf 125 dm voor de Kieldrechtsluis (Linkeroever)
- Diepgang vanaf 100 dm voor de Kallosluis (Linkeroever)
- Diepgang vanaf 125 dm voor de getijdeterminals (Rechter- en Linkeroever)
- Diepgang vanaf 80 dm voor ligplaatsen bovenwaarts Kallosluis
- Airdraught vanaf 60 meter

Alle diepgangen hebben betrekking op de grootste diepgang van de geplande reis bij een dichtheid van 1000 kg/m<sup>3</sup>, zoet water, en zijn uitgedrukt in decimeter.

2. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit wordt afgekort met GNA.
3. De Port of Antwerp-Bruges wordt afgekort met PAB.



4. Het Antwerp Coördination Center wordt afgekort met ACC en is het coördinatie centrum van de Port of Antwerp-Bruges.
5. Het VBS-Nautisch Diensthoofd wordt afgekort met VBS-NDH.
6. De Westerschelde Planner wordt afgekort met WESP en is de tool van de GNA voor het berekenen van tijvensters.
7. De Toelating tot opvaart of afvaart of verhaling, hierna te noemen Toelating, is het door de GNA vereiste document voor het bevaren van het Scheldegebied. Met de gegevens van de aanvraag wordt een tijvenster berekend, eventueel een stroompoort bepaald, en wordt een Toelating opgesteld. De Toelating tot opvaart wordt afgekort met TTO, de Toelating tot afvaart wordt afgekort met TTA, de Toelating tot verhaling wordt afgekort met TTV.
8. De Schelde Navigator Marginale Schepen wordt afgekort met SNMS en is een door de GNA geaccepteerd navigatiesysteem. Full SNMS is de uitgebreide versie van dit systeem.
9. ENC-kaarten, de elektronische navigatiekaart (ENC) is een digitaal databestand gevuld met (geo)informatie-objecten, waarmee de elektronische vaarwegkaarten die geschikt zijn voor navigatie worden opgebouwd.
10. De Requested Time of Arrival wordt afgekort met RTA.
11. Het Coördinatiepunt Antwerpen wordt afgekort met CP en is een fictief punt ter hoogte van het baken van Zuid Saeftinghe.
12. Het zeetraject is het vaartraject gelegen tussen de loodskruisposten Steenbank en Wandelaar tot Vlissingen Rede.
13. Het riviertraject is het vaartraject gelegen op en tussen Vlissingen Rede en boveneinde Rede Antwerpen.
14. Onder aanvang van de reis wordt verstaan:
  - Loods op de brug, slaags op de vaargeul en gezwaaid richting haven voor opvaart;
  - Het schip op stroom, slaags op de rivier en gezwaaid richting zee voor afvaart;
  - Het schip op stroom, slaags op de rivier en gezwaaid richting bestemming bij verhaling.
15. Het Oceanografisch Meteorologisch Station uit Oostende wordt afgekort met OMS.
16. De windkracht wordt gemeten aan het sluizencomplex Zandvliet-Berendrecht.
17. Hoog Water en Laag Water wordt afgekort met respectievelijk HW en LW. Hier genoemde tijden van HW en LW zijn ten opzichte van Prosperpolder volgens de Vlaamse Hydrografie.
18. Alle scheepslengten en scheepsbreedten zijn uitgedrukt in meter en hebben betrekking op de lengte over alles en breedte over alles.
19. Ten minste vier maal per jaar worden de zeesluizen en getijdeterminals gepeild en worden de peilingen digitaal beschikbaar gesteld t.b.v. WESP en SNMS via ENC-kaarten.



## **Artikel 2 Toelating tot opvaart, afvaart en verhaling**

Voor elke opvaart, afvaart en verhaling in het Scheldegebied is een schriftelijke Toelating vereist voor schepen die aan minimaal één van de criteria van artikel 1 eerste lid voldoen.

De Toelating wordt afgegeven door de GNA. [Hiervoor dient het op de website www.vts-scheldt.net te downloaden formulier volledig ingevuld en per mail doorgestuurd te worden naar gna-scc@vts-scheldt.net met een kopie aan vtla.loods@mow.vlaanderen.be.](http://www.vts-scheldt.net)

Aan de Toelating zijn de volgende criteria en voorschriften verbonden:

1. Voor elke opvaart, afvaart of verhaling dient minimaal 6 uur vóór aankomst op het loodskruispost of 10 uur vóór vertrek van de ligplaats een schriftelijke Toelating aan de GNA te worden gevraagd.
2. Zowel in opvaart als in afvaart zijn de tijvensters berekend met WESP via de route Vaargeul 1 of de Westrond route:
  - a. Er wordt rekening gehouden met mogelijke restricties door de airdraught van het schip op het vaartraject.
  - b. De rekensnelheden zijn opgenomen in Bijlage 1. Indien door een grote diepgang of andere oorzaken de snelheden opgenomen in Bijlage 1 niet gegarandeerd kunnen worden, moet dit gemeld worden in de aanvraag voor een Toelating.
  - c. Op het riviertraject wordt gerekend met een densiteit van 1000 kg/m<sup>3</sup> en op het zeetraject wordt gerekend met een densiteit van 1020 kg/m<sup>3</sup>, maar alleen indien deze diepgangen door het schip zijn opgegeven.
3. Na onderling overleg tussen ACC en GNA en akkoord van de GNA wordt bepaald binnen welk tijvenster de op- of afvaart moet gebeuren, en wordt door het ACC hieraan uitvoering gegeven.
4. Afhankelijk van hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kunnen er door de GNA in overleg met het VBS-NDH aanvullende voorwaarden worden gesteld. Voor de meteorologische predicties wordt het weerbericht van het OMS gebruikt.
5. Er zal geen toelating gegeven worden wanneer WESP een tijvenster aangeeft bij aanvang van de reis van:
  - a. kleiner dan 60 minuten voor op- of afvaart;
  - b. kleiner dan 30 minuten voor een verhaling.

## **Artikel 3 Schepen in opvaart**

Voor elke opvaart in het Scheldegebied is een schriftelijke Toelating vereist voor de schepen die aan minimaal één van de criteria van artikel 1 eerste lid voldoen.



### **3.1 Voorschriften voor alle schepen in opvaart die aan de criteria voor een Toelating voldoen**

1. Voor schepen vernoemd in Artikel 1.1. met een lengte vanaf 300 meter en/of een breedte vanaf 45 meter en/of een diepgang vanaf 125 dm moet bij aanvang van de reis de zichtbaarheid minimaal 1000 meter bedragen over het gehele af te leggen traject.
2. Afhankelijk van hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kunnen door de GNA dan wel door het VBS-NDH na overleg met de GNA aanvullende voorwaarden worden gesteld. Voor wat betreft de meteorologische predicties wordt het weerbericht OMS als basis gebruikt.
3. Door de GNA kunnen na overleg met het VBS-NDH aanvullende voorschriften worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Deze voorschriften dienen onmiddellijk opgevolgd te worden.
4. Door de GNA kunnen na overleg met het VBS-NDH uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van de vaargeul en/of op basis van de door PAB aangeleverde informatie voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk opvarende marginale en/of bovenmaatse schepen per getij.
5. Het opvarende schip dient zo mogelijk aan het begin van haar tijvenster haar reis aan te vangen.
6. Het schip wordt op Vlissingen Rede bij voorrang door de redden dienst behandeld.
7. Na overleg met de ACC-loods en/of de bedienende loods en de GNA wordt het vroegste en/of uiterste tijdstip van aankomst op Vlissingen Rede door de GNA bepaald.
8. Er worden twee loodsen voorgeschreven op het riviertraject, waarvan tenminste één van de hoogste categorie voor schepen:
  - a. Met een lengte vanaf 340 meter en/of een breedte vanaf 51 meter.
  - b. Naar de sluizen met een lengte vanaf 300 meter en/of een breedte vanaf 45 meter.
9. De volgorde van aankomst aan CP, volgens de havenplanning van het HA, kan mede bepaald worden door de opgelegde RTA CP en wordt zo vroeg mogelijk en bij voorkeur vóór de beloodsing in een opvaart volgorde vertaald en bekrachtigd door de GNA, rekening houdend met het totale verkeersbeeld binnen het GNB-gebied.
10. Het loodsadvies betreffende het gebruik van sleepboten moet stipt worden opgevolgd.
11. Voor de rechteroever geldt dat schepen met een breedte vanaf 43 meter bij voorkeur via de Berendrechtsluis worden geschut.
12. Op getijdeterminals onderhevig aan getijstroom worden schepen volgens tij afgemeerd. Op aanvraag kan hiervan, bijvoorbeeld voor de terminalplanning, worden afgeweken, doch enkel indien hydro-meteo omstandigheden en/of loods-technische redenen dit toelaten.
13. Reisplanning voor schepen bestemd voor de Noordzee Terminal:
  - a. Voor de Noordzee Terminal ligplaatsen S901 en S903 (met overlap op S905) mogen schepen groter dan 300 meter enkel tijdens de vloed, tot 1 uur na HW afmeren. Het is niet toegelaten af te meren van 1 uur na HW tot LW.



- b. Voor de overige ligplaatsen kunnen de schepen te allen tijde afmeren volgens hun eventueel tij- en/of stroomvenster.

### **3.2 Aanvullende voorschriften voor bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen in opvaart**

De volgende opvaart planning wordt aangehouden:

1. Diepgang minder dan 135 dm:  
Volgens tijvenster.
2. Diepgang vanaf 135 dm tot en met 145 dm:  
Volgens tijvenster, tot aankomst CP ten laatste 1 uur na HW.
3. Diepgang groter dan 145 dm:
  - a. Volgens tijvenster met bestemming sluizen Rechteroever met aankomst CP op HW +/- 15 minuten.
  - b. Volgens tijvenster met bestemming Kieldrechtsluis met aankomst monding Deurganckdok van HW tot 40 minuten na HW.
  - c. Na 6 reizen met schepen met een diepgang groter dan 145 dm naar de Kieldrechtsluis zullen deze reizen worden geëvalueerd.

### **3.3 Aanvullende voorschriften voor containerschepen in opvaart met een lengte vanaf 350 meter en/of een breedte vanaf 51 meter**

1. Op het riviertraject moeten, vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, in de Pas van Borssele en het Nauw van Bath ontmoetingen met de volgende vaartuigen worden vermeden:
  - Vaarplan IMO2 Gastankers conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
  - Bijzondere en buitennormale transporten conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
  - Bovenmaatse schepen conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
2. De loodsen van deze schepen worden op Vlissingen Rede door de redden dienst met een aparte redeboot per schip gewisseld en dit zo vroeg mogelijk in het redegebied.
3. De locatie en wijze van de loodswissel wordt ingegeven door nautische elementen als windrichting, verkeersdruk en passagetijd Vlissingen Rede. Op eenvoudig verzoek kan dit door de bedienende loods gewijzigd worden. Dit moet tijdig gemeld worden via de geëigende kanalen.
4. Op het riviertraject wordt gebruik gemaakt van het "Full SNMS" navigatiesysteem.
5. Streven naar een minimum afstand van 3 mijl tussen de schepen groter dan 300 meter en de in dit artikel bedoelde schepen, varende in dezelfde richting aan te houden tussen boei 35 en CP. Er moet naar gestreefd worden om de opvaart volgorde van schepen groter dan 300 meter vóór Vlissingen Rede definitief vast te leggen.
6. In ieder geval zal op het riviertraject een loods aan boord zijn die voor dit type schip een training gevolgd heeft op een door de GNA erkende simulator.



7. Alle scheepvaart uit sluiscomplex Zandvliet-Berendrecht, Terneuzen en Hansweert wordt bij passage van een schip dat valt onder dit artikel opgehouden.
8. Bij opvaart naar de dokken moet de betreffende sluis van het sluiscomplex Zandvliet-Berendrecht leeg en beschikbaar zijn vanaf CP.
9. Voor schepen die moeten uitwisselen voorziet de agent vóór de aanvang van de reis een “terugvalpositie/uitwijkmogelijkheid” aan de Noordzee Terminal – Europa Terminal – Deurganckdok die beschikbaar zal zijn bij passage CP welke teruggekoppeld wordt aan de GNA. Indien bij passage CP blijkt dat uitwisselen niet mogelijk is, omdat de aangevraagde ligplaats op dat ogenblik nog niet vrij is, dan moet de terugvalpositie onmiddellijk beschikbaar zijn.
10. Minimaal 3 sleepboten moeten initieel beschikbaar en finaal in te zetten zijn op bindend loodsadvies.
11. Er wordt geen toestemming tot opvaart gegeven voor:
  - a. De sluisen bij een windkracht van meer dan 5 Bft;
  - b. De getijdeterminals bij een windkracht van meer dan 6 Bft.Voor de windkracht wordt gekeken naar de trend op het tijdstip van ETA sluis of ligplaats, welke volgens het weerbericht al of nog minimaal 3 uur deze maximale windkracht niet mag overschrijden. De trend van de windkracht moet dalend zijn tijdens de loodsreis.

#### **Artikel 4 Schepen in afvaart**

Voor elke afvaart in het Scheldegebied is een schriftelijke Toelating vereist voor de schepen die aan minimaal één van de criteria van artikel 1 lid 1 voldoen.

##### **4.1 Voorschriften voor alle schepen in afvaart die aan de criteria voor een Toelating voldoen**

1. Voor schepen vernoemd in Artikel 1.1. met een lengte vanaf 300 meter en/of een breedte vanaf 45 meter en/of een diepgang vanaf 125 dm moet bij aanvang van de reis de zichtbaarheid minimaal 1000 meter bedragen over het gehele af te leggen traject.
2. Voordat het schip daadwerkelijk ontmeert van zijn ligplaats achter de sluis wordt de diepgang afgelezen door de dokloods en gemeld aan HA. Indien de afgelezen diepgang afwijkt van de op de Toelating vermelde diepgang dient dit gemeld te worden bij de GNA.
3. Afhankelijk van hydro-meteo omstandigheden, omstandigheden m.b.t. het schip, de verwachte verkeersintensiteit en omstandigheden m.b.t. de vaarweg kan door de GNA dan wel door het VBS-NDH na overleg met de GNA aanvullende voorwaarden worden gesteld. Voor wat betreft de meteorologische predicties wordt het weerbericht OMS als basis gebruikt.





4. Door de GNA kunnen na overleg met het VBS-NDH aanvullende voorschriften worden gegeven ter bescherming van betrokken belangen. Deze voorschriften dienen onmiddellijk opgevolgd te worden.
5. Door de GNA kunnen na overleg met het VBS-NDH uit veiligheidsoverwegingen en/of in functie van de capaciteit van de vaargeul en/of op basis van de door PAB aangeleverde informatie voorwaarden opgelegd worden met betrekking tot het aantal tegelijk afvarende marginale en/of bovenmaatse schepen per getij.
6. Er worden twee loodsen voorgeschreven op het riviertraject, waarvan tenminste één van de hoogste categorie voor schepen:
  - a. Met een lengte vanaf 340 meter en/of een breedte vanaf 51 meter.
  - b. Vertrekkend van de sluizen met een lengte vanaf 300 meter en/of een breedte vanaf 45 meter.
7. Het loodsadvies betreffende het gebruik van sleepboten moet stipt worden opgevolgd.
8. Het afvarende schip dient zo mogelijk aan het begin van haar tijvenster de reis aan te vangen.
9. Planmatig afvaren, in relatie tot het tijvenster, in twee tijen is niet toegestaan.
10. Het afschutten van de sluizen te Antwerpen wordt in functie van de afvaart gecoördineerd.
11. Bij rijzend tij kan met containerschepen afgevaren worden met een minimale kielspeling van 10 dm in de sluiskolk of langs de ligplaats.
12. Voor de afvaart uit het sluizencomplex Zandvliet-Berendrecht en de Kieldrechtssluis geldt dat de maximum diepgang 145 dm is.

Er kunnen voor containerschepen grotere diepgangen worden toegelaten mits:

  - a. De diepgang van 152 dm niet wordt overschreden.
  - b. Een dergelijk schip voor elke individuele toelating een opgave doet van de actuele manoeuvreersnelheid door het water op het riviertraject en op het zeetraject.

Van de 145 dm diepgang kan door de GNA afgeweken worden voor een individuele toelating, mits het schip schriftelijk garandeert te kunnen voldoen aan de vereiste snelheden (zie Bijlage 1) die dit mogelijk maken.
13. Het schip ligt bij voorkeur vooraan in de sluis, maar op een zodanige afstand van de sluisdeuren dat de sleepboten voldoende ruimte hebben om het schip adequaat te assisteren. Voor de rechteroever geldt dat schepen met een breedte vanaf 43 meter bij voorkeur via de Berendrechtssluis worden geschut.
14. Na overleg met de ACC-loods en/of de bedienende loods wordt het uiterste tijdstip van aankomst op Vlissingen Rede door de GNA bepaald.
15. Reisplanning voor de schepen vertrekkend van de Noordzee Terminal:
  - a. Voor de Noordzee Terminal ligplaatsen S 901 en S 903 (met overlap op S905) mogen schepen groter dan 300 meter enkel tijdens de vloed, tot 1 uur na HW ontmeren. Het is niet toegelaten te ontmeren van 1 uur na HW tot LW.
  - b. Voor de overige ligplaatsen kunnen de schepen te allen tijde vertrekken volgens hun eventueel tijvenster.
16. Het schip wordt op Vlissingen Rede bij voorrang door de rededienst behandeld.



#### **4.2 Aanvullende voorschriften voor bulkcarriers, tankers en schepen met vergelijkbare manoeuvreereigenschappen in afvaart**

Er geldt een maximale diepgang van 140 dm.

Op het riviertraject wordt er gerekend met een snelheid zoals aangegeven in Bijlage 1.

Van de 140 dm kan voor een individuele toelating worden afgeweken door de GNA, zolang het betreffende schip een tijvenster van minimaal 60 minuten heeft.

#### **4.3 Aanvullende voorschriften voor containerschepen in afvaart met een lengte vanaf 350 meter en/of een breedte vanaf 51 meter**

1. Op het riviertraject moeten, vanwege de afmetingen van het schip in verhouding tot de dimensies van de vaargeul, in de Pas van Borssele en het Nauw van Bath, ontmoetingen met de volgende vaartuigen worden vermeden:
  - Vaarplan IMO2 Gastankers conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
  - Bijzondere en buitennormale transporten conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
  - Bovenmaatse schepen conform de geldende Gezamenlijke Bekendmaking.
2. Bij een windkracht van meer dan 5 Bft. bij de sluizen en 7 Bft. bij de getijdeterminals zal geen toestemming tot afvaart gegeven worden. Hierbij wordt gekeken naar de trend in de windvoorspelling op het ogenblik dat het schip effectief moet afvaren.
3. Maximum diepgang
  - a. Vertrek Zandvliet-complex: 145,0 dm
    - Indien door een grote diepgang of andere oorzaken langzamer gevaren wordt dan de snelheden opgenomen in Bijlage 1, zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden.
    - Voor afvaren met een grotere diepgang kan de GNA toestemming geven zolang het betreffende schip een tijvenster van minimaal 60 minuten heeft.
  - b. Vertrek Deurganckdok en Noordzee Terminal: 152,0 dm
    - Indien door een grote diepgang of andere oorzaken langzamer gevaren wordt dan de snelheden opgenomen in Bijlage 1, zal dit element meegenomen worden in de uitvoering van de voorwaarden.
    - Voor afvaren met een grotere diepgang kan de GNA toestemming geven zolang het betreffende schip een tijvenster van minimaal 60 minuten heeft.
4. De schepen welke niet "head-out" zijn afgemeerd in het Deurganckdok kunnen alleen van de vloed tot HW op stroom komen.





5. Streven naar een minimum afstand van 3 mijl tussen de schepen groter dan 300 meter en de in dit artikel bedoelde schepen, varende in dezelfde richting aan te houden tussen CP en boei 35.
6. De loodsen van deze schepen worden op Vlissingen Rede door de redden dienst met een aparte redeboot per schip gewisseld en dit zo vroeg mogelijk in het redegebied.
7. De locatie en wijze van de loodswissel wordt ingegeven door nautische elementen als windrichting, verkeersdrukte, passagetijd Vlissingen Rede. Op eenvoudig verzoek kan dit door de bedienende loods gewijzigd worden. Dit moet tijdig gemeld worden via de geëigende kanalen.
8. Op het riviertraject wordt gebruik gemaakt van "Full SNMS" navigatiesysteem.
9. In ieder geval zal op het riviertraject een loods aan boord zijn die voor dit type schip een training gevolgd heeft op een door de GNA erkende simulator.
10. Alle scheepvaart uit sluiscomplex Zandvliet-Berendrecht, Terneuzen en Hansweert wordt bij passage opgehouden.
11. Minimaal 2 sleepboten in functie van weer, wind en stroming, op bindend loodsadvies.

**Artikel 5 Eerste opvaart van een nieuwe scheepsklasse met een lengte vanaf 350 meter en/of een breedte vanaf 51 meter**

Uiterlijk zes maanden voor de eerste opvaart naar Antwerpen van een nieuwe scheepsklasse moet de betreffende rederij een schriftelijke aanvraag, vergezeld van het scheepsdossier, bij de GNA indienen. Het scheepsdossier moet de volgende documenten omvatten:

- Ship's principal particulars
- Ship's harbour speed table
- Result of Crash Stop Astern Test
- Result of Turning Circle Test
- Result of Zig Zag Test
- Result of Lowest Revolution Test Main engine
- Result of Bow Thruster Test
- General arrangement plan
- Mooring arrangement and anchor handling plan
- Table of Lateral wind load
- Pilot arrangements; height of the pilot door from the keel of the vessel

De schriftelijke aanvraag, vergezeld van het scheepsdossier, moet per mail óf per post worden verstuurd aan:

[gna-scc@vts-scheldt.net](mailto:gna-scc@vts-scheldt.net), of

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit  
Commandoweg 50  
4381 BH Vlissingen  
Nederland



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

#### **Artikel 6 Evaluatie**

Na de inwerkingtreding worden de bepalingen van deze bekendmaking op regelmatige basis geëvalueerd.

#### **Artikel 7 Inwerkingtreding**

Deze bekendmaking zal worden gepubliceerd in de Nederlandse Staatscourant en het Belgisch Staatsblad en treedt in werking op 1 juni 2022.

De Gezamenlijke Bekendmaking 03-2017 Op- en afvaartregeling naar/van Antwerpen komt bij inwerkingtreding van deze voorschriften te vervallen.

Middelburg/Brussel,

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

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

Ir. W. Dekker

Dr. ir. N. Balcaen



## Bijlage 1 Rekensnelheden

Het berekenen van het vaarplan en kielspeling gebeurt door middel van het WESP.

Na overleggen met de beide loodsdiensten en de PAB zijn volgende afspraken over de te gebruiken snelheden over de grond bij de berekeningen van de tijvensters met WESP vastgelegd.

Containerschepen						
Dpg ≤ 145 dm	Zeesnelheid	Opvaart	15		Afvaart	16
	Riviersnelheid		13			12
Dpg > 145 dm	Zeesnelheid	Opvaart	14,5		Afvaart	15,5
	Riviersnelheid		12,5			11,5
Bulkschepen/Tankers						
Dpg ≤ 145 dm	Zeesnelheid	Opvaart	12		Afvaart	12
	Riviersnelheid		12			10
Dpg > 145 dm	Zeesnelheid	Opvaart	12		Afvaart	12
	Riviersnelheid		12			10

De snelheden zijn uitgedrukt in knopen.