



## Besluit plaatselijke regelingen op grond van het scheepvaartreglement Eemsmonding

Bekendmakingen aan de Scheepvaart

De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland;

Gelet op artikel 5, eerste lid, van de Overeenkomst tussen het Koninkrijk der Nederlanden en de Bondsrepubliek Duitsland inzake een scheepvaartreglement voor de Eemsmonding, met bijlagen (*Trb. 1987, 15*) en artikel 1, 15, 16, 17, 18, 20, 21, 22, 23, 26, 28, 29 en 38 van het Scheepvaartreglement Eemsmonding (*Stb. 1989, 237*);

Besluit de volgende plaatselijke regelingen bekend te maken:

### A. Bekendmakingen aan de scheepvaart

#### Artikel 1 Reden voor schepen die geen gevaarlijke goederen vervoeren of gelost hebben

De reden als bedoeld in artikel 1, eerste lid, sub c, en artikel 23, derde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding worden door de bevoegde autoriteit als hieronder vastgesteld voor schepen die geen gevaarlijke goederen vervoeren of gelost hebben.

Het is alleen toegestaan een rede te gebruiken onder de voorwaarden genoemd bij de rede.

Zo spoedig mogelijk na het ankeren wordt de ankerpositie aan de Verkeerscentrale Eems (*Ems Traffic*), op VHF-kanaal 74, gemeld.

##### 1.1 Incidentele ligplaats (Noodankerplaats – Notankerplatz)

Deze rede is uitsluitend bestemd voor bovenmaatse schepen als bedoeld in artikel 1, eerste lid, sub g, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

*Begrenzing:*

De verbindinglijn tussen de volgende punten:

- a. 53°33,548' N; 006°39,974' O;
- b. 53°33,133' N; 006°40,902' O;
- c. 53°32,839' N; 006°40,549' O;
- d. 53°33,262' N; 006°39,599' O.

##### 1.2 Borkum-Reede (Rede van Borkum)

Deze rede is voor algemeen gebruik.

*Begrenzing:*

De verbindinglijn tussen de tonnen "Borkum-Reede 1", "Borkum-Reede 3", "19/Borkum-Reede", en "21/Borkum-Reede".

##### 1.3 Alte Ems-Reede (Oude Westereemsrede)

Deze rede is voor algemeen gebruik.

*Begrenzing:*

De verbindinglijn tussen de tonnen "Alte Ems-Reede 1", "P-Reede 1", "A 11/P-Reede", en "A9/Alte Ems-Reede".

##### 1.4 Dukegat-Reede (Doekegatrede)

Deze rede is voor algemeen gebruik.

*Begrenzing:*

De verbindinglijn tussen de tonnen "A 15/Dukegat Reede", "Dukegat-Reede 3", "A 17/Dukegat-Reede", en "Dukegat-Reede 1".

##### 1.5 Reede von Oterdum (rede van Oterdum)

Deze rede is voor algemeen gebruik.

*Begrenzing:*

De verbindinglijn tussen de tonnen "PS/O-Reede", "53/PS 2 Oterdum-Reede", "57/Oterdum-Reede", en "D/O-Reede".

##### 1.6 Emden-Reede (Emdenrede)

Deze rede is bestemd voor schepen met een lengte van ten hoogste 50 m.

*Begrenzing:*

De verbindinglijn tussen de tonnen "75/E.-Reede", "77/E.-Reede", "E.-Reede 1", en "E.-Reede 3".

#### Artikel 2 Reden voor schepen met bepaalde gevaarlijke goederen

De reden als bedoeld in artikel 1, eerste lid, sub c, en artikel 26, eerste lid, van het Scheepvaartregle-



ment Eemsmonding worden door mij, de bevoegde autoriteit, als hieronder vastgesteld voor schepen die stoffen van klasse 1.3 (explosieven) of klasse 1.4 (zware explosieven) van de IMDG-Code vervoeren of gelost hebben.

Het is alleen toegestaan een rede te gebruiken onder de voorwaarden genoemd bij de rede.

Zo spoedig mogelijk na het ankeren wordt de ankerpositie aan de Verkeerscentrale Eems (*Ems Traffic*), op VHF-kanaal 74, gemeld.

#### 2.1 P-Reede (Expl.-Reede)

Deze rede is bestemd voor schepen die stoffen van klasse 1.3 (explosieven) of klasse 1.4 (zware explosieven) van de IMDG-Code vervoeren of gelost hebben.

*Begrenzing:*

De verbindinglijn tussen de volgende tonnen: "P-Reede 1", "A13/T-Reede", "A11/P-Reede", en "Tanker-Reede 1".

#### 2.2 Tanker-Reede (Tankerrede)

Deze rede is bestemd voor schepen die stoffen van klasse 3 (brandbare vloeistoffen) van de IMDG-Code vervoeren of gelost hebben.

*Begrenzing:*

De verbindinglijn tussen de volgende tonnen:

"A15/Dukegat-Reede", "A13/T-Reede", "Dukegat-Reede 1", en "Tanker-Reede 1".

#### 2.3 Gastanker-Reede

Deze rede is bestemd voor schepen die stoffen van klasse 2 (gassen) van de IMDG-Code vervoeren of gelost hebben.

Deze rede mag tevens door andere dan bovengenoemde schepen gebruikt worden. Indien schepen die stoffen van klasse 2 vervoeren dan wel gelost hebben, gebruik willen maken van deze rede dan moeten de andere schepen de rede verlaten.

*Begrenzing:*

De verbindinglijn tussen de volgende punten:

- a. 53°24,873' N; 006°56,408' O;
- b. 53°25,153' N; 006°57,110' O;
- c. 53°24,489' N; 006°57,424' O;
- d. 53°24,340' N; 006°56,975' O (ton 40/Gastanker-Reede).

### Artikel 3 Uitzonderingen op de verplichting om aan de rechterzijde te varen

3.1 Op grond van artikel 15, tweede lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding mogen, vanaf het tonnenpaar "68" en "69", zeeschepen met een lengte van meer dan 50 meter die de Eemskade willen aanlopen of de haven van Emden binnenlopen aan de linkerzijde varen. De eenmaal gekozen linkerzijde van het vaarwater moet worden aangehouden.

3.2 Voordat een zeeschip van deze

### Artikel 4 Oploop- en ontmoetingsverboden, voorrang

4.1 Ontmoeten en oplopen van bovenmaatse schepen onderling is, op grond van artikel 17, eerste lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, verboden op de volgende gedeelten van het vaarwater:

- a. "Gaatjebocht" tussen de tonnenparen "48/Knock 2" en "49", alsmede "52", en "53/PS 2/Oterdum-Reede";
- b. Het Emders Vaarwater tussen het tonnenpaar "68" en "69" en de haveningang van Emden.

4.2 Op grond van artikel 18, vijfde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding gelden de onderstaande voorrangregels voor het gebied van de aanloop van de haveningang Delfzijl bij Oterdum (Zeehavenkanaal) dat begrensd wordt door de tonnen "51/PS 1", "PS 3", "53/PS 2/Oterdum-Reede", en "PS/O-Reede" alsmede de havenhoofden van de westelijke en oostelijke havendam.

- a. Schepen die de haven invaren hebben voorrang op schepen die de haven verlaten;
- b. Schepen die door "Gaatjebocht" varen hebben voorrang op schepen die uit het onder 4.1, onder a, genoemde gebied "Gaatjebocht" invaren;
- c. Schepen in het onder 4.1 genoemde gebied hebben voorrang op schepen die uit de Bocht van Watum of de Dollard het aanloopgebied willen invaren;
- d. Bij vloed of stil water de haven van Emden invarende of de Eemskade aanlopende schepen hebben voorrang ten opzichte van alle tegenliggers wanneer zij het vaarwater kruisen.
- e. mogelijkheid gebruik maakt wordt dit tijdig aan de Verkeerscentrale Eems (*Ems Traffic*), op VHF-kanaal 74, gemeld.

### Artikel 5 Permanente marifoonverbinding

De permanente marifoonverbinding die op grond van artikel 21, tweede lid, onder b, van het Scheep-



vaartreglement Eemsmonding met de Verkeerscentrale Eems (*Ems Traffic*) wordt onderhouden is via onderstaande vastgestelde posities.

- a. Westereems en Randzelgat vanaf ton "1" tot ton "77" op VHF-Kanaal 74;
- b. Huibertgat van ton "H1" tot ton "A3/H6" op VHF-Kanaal 74;
- c. Oude Eems vanaf ton "17/A1" tot ton "35" op VHF-Kanaal 74;
- d. Vanaf ton "77" tot km0 op VHF-Kanaal 15.

#### **Artikel 6 Permanente marifoonverbinding in verband met afstemming**

- 6.1 Op grond van artikel 21, tweede en vierde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, wordt, in verband met de overeenkomstig artikel 4 ingestelde ontmoetings- en olopverboden, door een in artikel 4 genoemd schip tijdig contact opgenomen met de Verkeerscentrale Eems (*Ems Traffic*), op VHF-kanaal 74, voor overleg.
- 6.2 Aanwijzingen door of namens de bevoegde autoriteit moeten onmiddellijk opgevolgd worden.

#### **Artikel 7 Voorwaarden voor het bevaren van de Eemsmonding met snelle schepen**

Gereserveerd

#### **Artikel 8 Waterskiën, waterscooters, en plankzeilen**

- 8.1 Op grond van artikel 22, eerste en vierde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding stelt de bevoegde autoriteit de volgende wateroppervlakken vast waar het buiten het vaarwater is verboden te waterskiën of te varen met een waterscooter of met een zeilplank:
  - a. De hierboven onder artikel 1 en artikel 2 aangegeven redenen;
  - b. Het gedeelte van de Eems vanaf de verbindinglijn tussen ton "58" en ton "59" tot het oostelijke havenhoofd van de haveningang naar Emden.

#### **Artikel 9 Buitengewoon grote schepen**

Buitengewoon grote schepen, als bedoeld in artikel 28, eerste lid, sub a, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, zijn schepen die de onderstaande afmetingen met betrekking tot de lengte, breedte of de diepgang overschrijden:

##### 9.1 Eems

Traject Zee – Eemshaven

- a. Lengte: 260 m;
- b. Breedte: 40 m;
- c. Diepgang: 11 m.

Traject Eemshaven – Emden

- a. Lengte: 260 m;
- b. Breedte: 40 m;
- c. Diepgang: 10,50 m.

##### 9.2 Gereserveerd

#### **Artikel 10 Meldingen**

- 10.1 De op grond van artikel 29, eerste lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, vastgestelde afmeting is een lengte van meer dan 40 meter, met inbegrip van duwstellen en slepen.
- 10.2 De bevoegde autoriteit als bedoeld in artikel 29 eerste en vierde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding is de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat en het *Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ems-Nordsee*.
  - a. De schriftelijke melding die op grond van artikel 29, tweede lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, wordt gedaan, kan worden gericht aan de Verkeerscentrale Eems (*EmsTraffic*), bereikbaar via e-mail: vts-ems@wsv.bund.de.
  - b. De melding die op grond van artikel 29, eerste lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, wordt gedaan vóór het bevaren van de Eemsmonding, wordt gericht aan de Verkeerscentrale Eems (*Ems Traffic*), via VHF-kanaal 74.
  - c. De positiemeldingen die op grond van artikel 29, eerste lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding, worden gedaan, worden gericht aan de Verkeerscentrale Eems (*Ems Traffic*), bij het passeren van:
    - 1° Ton "H1" (Huibertgat), verkenningston "Westereems" of ton "Riffgat", op VHF-kanaal 74;
    - 2° Ton "72/77" uitgaand, op VHF-kanaal 74;
    - 3° Ton "72/77" inkomend, op VHF-kanaal 15.
  - d. De melding die op grond van artikel 29, eerste lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding wordt gedaan, wordt ook bij het binnenvaren van en vertrekken uit de havens en



- sluizen aan de Eems, alsmede bij het aanlopen van en vertrekken uit de reden en ligplaatsen, gedaan en gericht aan de Verkeerscentrale Eems (*Ems Traffic*), op VHF-kanaal 74.
- e. Nadat de positiemeldingen als bedoeld in artikel 10.2, sub c, zijn gedaan blijven de betreffende schepen permanent via de in artikel 10.2, sub c, genoemde VHF kanalen bereikbaar.

### *B. Intrekking*

De bekendmaking aan de scheepvaart, nr. 1/94 Rijkswaterstaat/Dir. Noord-Nederland (*Stcrt. 1994, 143, 29 juli 1994*) wordt ingetrokken.

### *C. Inwerkingtreding*

Dit besluit zal in de Nederlandse Staatscourant worden geplaatst.

Dit besluit treedt in werking met ingang van de tweede dag na de dagtekening van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst.

Dit besluit kan worden aangehaald als: "Plaatselijke regelingen Eemsmonding".

*De hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat,*  
*M.A.F. Attema*



## TOELICHTING

### 1. Inleiding

De Plaatselijke Regelingen op grond van het Scheepvaartreglement Eemsmonding (SRE) zijn aan Nederlandse zijde voor het laatst gewijzigd in 1994. De Duitse Plaatselijke Regelingen zijn sindsdien al enkele malen gewijzigd. Verder zijn er feitelijke veranderingen aan de vaargeul, het VHF kanaal en het soort scheepvaartverkeer dat in de Eemsmonding vaart. Gelet hierop is het nodig om de Plaatselijke Regelingen aan te passen en te moderniseren. Daarbij wordt zoveel mogelijk aangesloten bij de Duitse versie en tekst van de Plaatselijke Regelingen. Er heeft veelvuldig overleg plaatsgevonden tussen de Nederlandse en Duitse autoriteiten om de inhoud onderling op elkaar af te stemmen.

In de Nederlandse versie van de Plaatselijke regelingen Eemsmonding zijn alleen die regels en artikelen opgenomen die gelden voor zover de Nederlandse wet- en regelgeving van toepassing is op de Eemsmonding. Regels die alleen gelden op Duits grondgebied zijn niet opgenomen. Daardoor zal de tekst van deze Plaatselijke Regelingen afwijken van de Duitse versie.

Verder is de tekst van deze Plaatselijke regelingen Eemsmonding, naast het Eems Dollard-verdrag en het Scheepvaartreglement Eemsmonding, gebaseerd op Nederlandse wetgeving zoals de Scheepvaartwet. Ook wordt de indeling en schrijfwijze die gebruikelijk is voor Nederlandse wetgeving zoveel mogelijk gehanteerd. Ook daardoor wijkt de tekst van deze Plaatselijke Regelingen op een aantal punten af van de Duitse tekst van de Plaatselijke Regelingen. Ook al omdat de tekst van het Nederlandse Scheepvaartreglement Eemsmonding ouder is dan de Duitse versie. Dat neemt niet weg dat het de bedoeling is om de inhoud zoveel mogelijk gelijk te trekken. Dat betekent dat bij mogelijk verschil in interpretatie tussen de Duitse en de Nederlandse tekst de Duitse tekst en betekenis prevaleert.

Over de schrijfwijze van tonnen en reden. Deze Plaatselijke regelingen Eemsmonding zijn in nauwe samenwerking met de Duitse autoriteiten tot stand gekomen. Daarbij is de Duitse versie als basis gebruikt. Dit heeft geleid tot enkele problemen met benaming en schrijfwijze van onder andere betoning en reden. De benaming van de tonnen en de reden ('Reeden' in het Duits) is in het verleden op verschillende wijzen gedaan. In wetgeving, bijvoorbeeld de Douaneregeling (thans niet meer geldend), is de Nederlandse schrijfwijze gehanteerd. Daarin bijvoorbeeld heette de rede van Oterdum de: Oterdumrede. Op basis van de moderne Nederlandse schrijfwijze zou dit Oterdumrede moeten zijn. In het Duits is het echter Oterdum-Reede. Historisch gezien wordt de Duitse benaming in de praktijk het meest gebruikt. Vooral voor de benaming van de tonnen op kaarten voor de scheepvaart. Dit heeft te maken met het feit dat de Duitse autoriteiten de betoning regelen op de Eems.

Het is niet mogelijk gebleken om de benaming volledig juist te doen volgens de Nederlandse taal en wetgeving en daarnaast verwarring volledig te voorkomen. Er is daarom voor gekozen om de meest gebruikte benaming te (blijven) hanteren in de Plaatselijke regelingen Eemsmonding. Dat betekent dat de Duitse benaming wordt gebruikt wanneer deze het meest gangbaar is. Er is niet voor gekozen om standaard de Nederlandse benaming te gebruiken met de Duitse benaming tussen haakjes '()', aangezien dit meer tot verwarring kan leiden. In een aantal gevallen is daartoe wel besloten, als daarmee de vindbaarheid via sites als wetten.nl en op kaarten voor de scheepvaart wordt vergroot.

### Definities

In deze Plaatselijke regelingen Eemsmonding zijn geen definities opgenomen. Voor wat betreft de betekenis van gebruikte scheepvaarttermen wordt aangesloten bij al bestaande wetgeving, zoals de Scheepvaartwet. In deze Plaatselijke regelingen Eemsmonding wordt daarom onder lengte van een schip verstaan de grootste lengte van de romp gemeten van de voorkant van het voorste deel tot de achterkant van het achterste deel van het schip, ook wel lengte over alles (Loa) genoemd. Zie bijvoorbeeld art. 27, zevende lid, Scheepvaartwet. Breedte houdt in: de grootste breedte. Diepgang houdt in: de grootste diepgang.

De IMDG-Code is de *International Maritime Dangerous Goods Code*. Deze regeling bevat alle vervoerbepalingen met betrekking tot het zeevervoer van gevaarlijke stoffen in verpakte vorm, in tanks en tankcontainers.

### 2. Overzicht van de inhoud

Onderdeel A. Bekendmakingen

Op grond van artikel 38 van het Scheepvaartreglement Eemsmonding moeten voorschriften die



worden vastgesteld op grond van dat reglement als bekendmakingen aan de scheepvaart worden uitgegeven. In de Duitse versie is hier een overzicht van de inhoud opgenomen. De tekst van deze bekendmakingen volgt de Nederlandse opbouw van regelgeving. Een inhoudsopgave hoort daar niet bij.

#### Onderdeel B. Intrekking oude regelingen

Aangezien de oude regelingen verouderd zijn en volledig worden vervangen is het nodig deze in te trekken.

#### Onderdeel C. Inwerkingtreding

De Plaatselijke regelingen Eemsmonding treden zo spoedig mogelijk in werking. In overleg met de Duitse autoriteiten is besloten om geen datum te noemen.

### 3. Artikelsgewijze toelichting

#### **Artikel 1**

Artikel 1 is gebaseerd op artikel 1, eerste lid, sub c, en artikel 23, derde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding. Op grond van deze artikelen kan de bevoegde autoriteit reden vaststellen waar bepaalde categorieën schepen mogen ankeren. In artikel 1 van deze regelingen zijn de reden opgenomen voor schepen die geen gevaarlijke goederen vervoeren of gelost hebben.

##### *Artikel 1.1*

Sinds de openstelling van de verruimde vaargeul Noordzee – Eemshaven per 1 januari 2018 is deze incidentele ligplaats aangewezen. Alleen te gebruiken door bovenmaatse schepen zoals bedoeld in artikel 1, eerste lid, onder g, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

##### *Artikelen 1.2, 1.3, 1.4 en 1.5*

Deze reden zijn voor algemeen gebruik zonder verdere voorwaarden. Voor de namen van de tonnen is aangesloten bij de Duitse kaarten. Zo staat op de Nederlandse kaart "19-Borkum-Reede" als naam van een ton die op Duitse kaarten als "19/Borkum-Reede" staat.

##### *Artikel 1.6*

Deze rede is voor algemeen gebruik, onder de verdere voorwaarde dat deze alleen beschikbaar is voor schepen met een lengte van maximaal 50 meter.

#### **Artikel 2**

Artikel 2 is gebaseerd op artikel 1, eerste lid, onder c, en h, en artikel 26, eerste lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding. Op grond van deze artikelen kan de bevoegde autoriteit reden vaststellen waar bepaalde categorieën schepen mogen ankeren. In artikel 2 van deze regelingen zijn de reden opgenomen voor schepen die bepaalde gevaarlijke goederen vervoeren of gelost hebben. Op grond van artikel 21, eerste lid, onder b, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding kunnen er ook regels worden gesteld voor schepen die leeg zijn, maar deze gevaarlijke stoffen recentelijk nog vervoerd hebben. De regels gelden niet voor zover deze schepen volledig gereinigd, ontgast dan wel geïnertiseerd zijn.

##### **Artikel 2.1 P-Reede**

De "P" in P-Reede staat voor het Duitse woord "Pulver" (poeder of kruit), waarmee wordt aangegeven dat het om ontplofbare of explosieve substanties gaat.

##### **Artikel 2.2 Tankerrede**

Deze rede is bestemd voor schepen die stoffen van klasse 3 (brandbare vloeistoffen) van de IMDG-Code vervoeren of gelost hebben. Deze worden gewoonlijk in tankers schepen vervoerd.

##### **Artikel 2.3 Gastanker-Reede**

Deze rede is bestemd voor schepen die stoffen van klasse 2 (brandbare gassen) van de IMDG-Code vervoeren of gelost hebben. Deze worden gewoonlijk in gastankers schepen vervoerd. Anders dan bij



de overige reden is deze met coördinaten aangegeven. Daarmee wordt aangesloten bij de huidige praktijk.

### **Artikel 3**

Artikel 3 is gebaseerd op artikel 15, tweede lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding. Schepen die van deze mogelijkheid gebruik willen maken moeten dit van tevoren melden bij de bevoegde autoriteit. Van tevoren houdt in zoveel tijd van tevoren als redelijkerwijs nodig is om een besluit te nemen ten aanzien van de vaarroute. Deze meldingsplicht is gebaseerd op artikel 21, vierde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

### **Artikel 4**

Artikel 4 is gebaseerd op artikel 17, eerste lid en artikel 18, vijfde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding.

Om rekening te kunnen houden met de op grond van artikel 4 van deze Plaatselijke regelingen Eemsmonding in acht te nemen ontmoetings- en oploopverboden moeten de betrokken schepen zich tijdig voor het binnenvaren van een van de in artikel 4 genoemde vaarwatergedeelten via VHF-kanaal 74 met de Verkeerscentrale Eems in verbinding stellen.

### **Artikel 5**

Artikel 5 is gebaseerd op artikel 21, tweede lid, onder b, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding. Hierin wordt aangegeven op welke posities een permanente marifoonverbinding moet worden onderhouden. Deze permanente marifoonverbinding is onder andere voor de uitluisterplicht.

### **Artikel 6**

Artikel 6 is gebaseerd op artikel 21, tweede en vierde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding. Hierin wordt aangegeven welke permanente marifoonverbinding moet worden onderhouden, in het bijzonder in verband met de voorrangregels zoals opgenomen in artikel 4 van deze Plaatselijke Regelingen.

Dat men zich moet houden aan verkeersaanwijzingen geldt al op grond van de Scheepvaartverkeerswet en onderliggende regelgeving. Voor de duidelijkheid is het hier ook nog apart opgenomen. Ook zonder deze toevoeging zou deze regel gelden.

### **Artikel 7**

Artikel 7 is gebaseerd op artikel 21a, Scheepvaartreglement Eemsmonding en gereserveerd, maar verder niet ingevuld.

### **Artikel 8**

Artikel 8 is gebaseerd op artikel 22, eerste en vierde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding. Hierin is opgenomen op welke delen van de Eemsmonding het is toegestaan om te waterskiën of gebruik te maken van waterscooters dan wel te plankzeilen. De hier opgenomen toestemming staat los van een eventuele vergunningplicht of ontheffingplicht die zou kunnen gelden op grond van andere wetgeving, zoals de Wet natuurbescherming.

### **Artikel 9**

Artikel 9 is gebaseerd op artikel 28, eerste lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding. De in dit artikel aangegeven diepgangen gelden onder de voorwaarde dat de vereiste diepten van het vaarwater beschikbaar zijn en een ten minste gemiddeld opkomen van het getij te verwachten is. Dit artikel is reeds van toepassing als één van de afmetingen wordt overschreden. Een schip dat minder lengte of diepgang heeft dan hier genoemd, maar wel meer breedte is een buitengewoon groot schip volgens deze regeling. Dit is tekstueel aangegeven doordat er 'of' staat in dit artikel. Een en ander zou anders





zijn als er 'en' had bestaan. In dat geval zou er een overschrijding van alle drie de afmetingen moeten zijn. In de praktijk zou dit echter tot verwarring en mogelijk gevaarlijke situaties kunnen leiden. Er is daarom voor gekozen om bij overschrijding van één van de afmetingen het schip aan te wijzen als buitengewoon groot schip.

## Artikel 10

Artikel 10 is gebaseerd op artikel 29, eerste, tweede, vierde lid en vijfde lid, van het Scheepvaartreglement Eemsmonding. Op grond van jurisprudentie van de Raad van State valt elektronische post (e-mail) onder de definitie van schriftelijk. Het verzenden van een e-mailbericht is dan ook voldoende om aan de verplichting schriftelijk te melden te voldoen. In de Duitse versie van het Scheepvaartreglement Eemsmonding is in artikel 29, eerste lid, een onderdeel 1 en 2 opgenomen. In de Nederlandse tekst staan deze onderdelen bij elkaar. Er wordt daarom in de Duitse versie verwezen naar onderdeel 1 en 2, terwijl in de Nederlandse versie alleen naar het eerste lid als geheel wordt verwezen.

In de algemene maatregel van bestuur (amvb): "Aanwijzing bevoegde autoriteit Scheepvaartreglement Eemsmonding" is de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat aangewezen als bevoegde autoriteit. Het *Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden* is op grond van Duitse wetgeving de bevoegde autoriteit. Het in deze Plaatselijke regelingen Eemsmonding opgenomen artikel 10.2 brengt daar geen verandering in. Het is slechts ter verduidelijking. Een melding aan het *Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ems-Nordsee* geldt tevens als een melding aan de hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Noord-Nederland van het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat.

## Mededelingen

### Zienswijzen

Het ontwerpbesluit heeft 6 weken ter inzage gelegen. Gedurende deze periode konden partijen die bedenkingen hadden hun zienswijze op het ontwerp geven. Er is geen gebruik gemaakt van deze mogelijkheid. Er zijn dan ook geen wijzigingen doorgevoerd naar aanleiding van ingediende zienswijzen. Er is wel geconstateerd dat het *Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Emden* van naam is veranderd. De juiste naam is *Wasserstraßen- und Schifffahrtsamt Ems-Nordsee*. De tekst is daar op aangepast. Dit betreft alleen een wijziging van cosmetische aard. Het betreft dezelfde bevoegde autoriteit. Verder zijn er geen wijzigingen. Voor het overige wordt het definitieve besluit dan ook ongewijzigd ten opzichte van het ontwerp gepubliceerd.

### Informatie

Voor nadere informatie over het besluit kunt u tijdens kantooruren contact opnemen met dhr. Bob Klaver, telefoonnummer 06 52442824. De contactpersoon kan uw vragen beantwoorden en het besluit met u doornemen. Om te bepalen of u meer informatie wilt, kunnen de volgende vragen en aandachtspunten u helpen:

- Is de inhoud van het besluit duidelijk en is helder wat het concreet voor u betekent?
- Kunt u beoordelen of het besluit inhoudelijk juist is of niet? Of heeft u behoefte aan een toelichting?
- Kloppen de gegevens over u in het besluit en heeft u alle gegevens verstrekt?

Ook wanneer u andere vragen heeft over het besluit of de procedure, of wanneer u zich op een of andere manier heeft gestoord aan de wijze waarop bij de besluitvorming met u of uw belangen is omgegaan, kunt u contact opnemen.

### Terinzagelegging

Het besluit ligt 6 weken na publicatie tijdens kantooruren ter inzage op de volgende adressen:

- Rijkswaterstaat Noord-Nederland, Zuidersingel 3, 8911 AV, Leeuwarden;
- Districtskantoor Rijkswaterstaat Noord-Nederland Oost, Balkendwarweg 4, 9405 PT, Assen.

Indien u buiten kantooruren het besluit wilt inzien kunt u een afspraak maken met de heer Klaver (tel. 06 52442824). De tekst van het besluit wordt u op verzoek (digitaal) toegezonden.