



WERKWIJZE

1

BESTELLEN
VAN EEN
LOODS

2

LNG

3

GEUL-
SCHEPEN

4

SPECIALE
TRANSPORTEN

5

MIST-/
ZICHT-
REGLING

6

STORM-
BELOODSING

7

TIJPOORTEN

8

LOODS
AANTAL
BOTEN

9

CUSTOMER
SERVICE

1

BESTELLEN VAN EEN LOODS

Inkomende schepen moeten 3 uur* voor beloodsing (ETA Pilot Boarding Place) via het Port Community System worden besteld**.

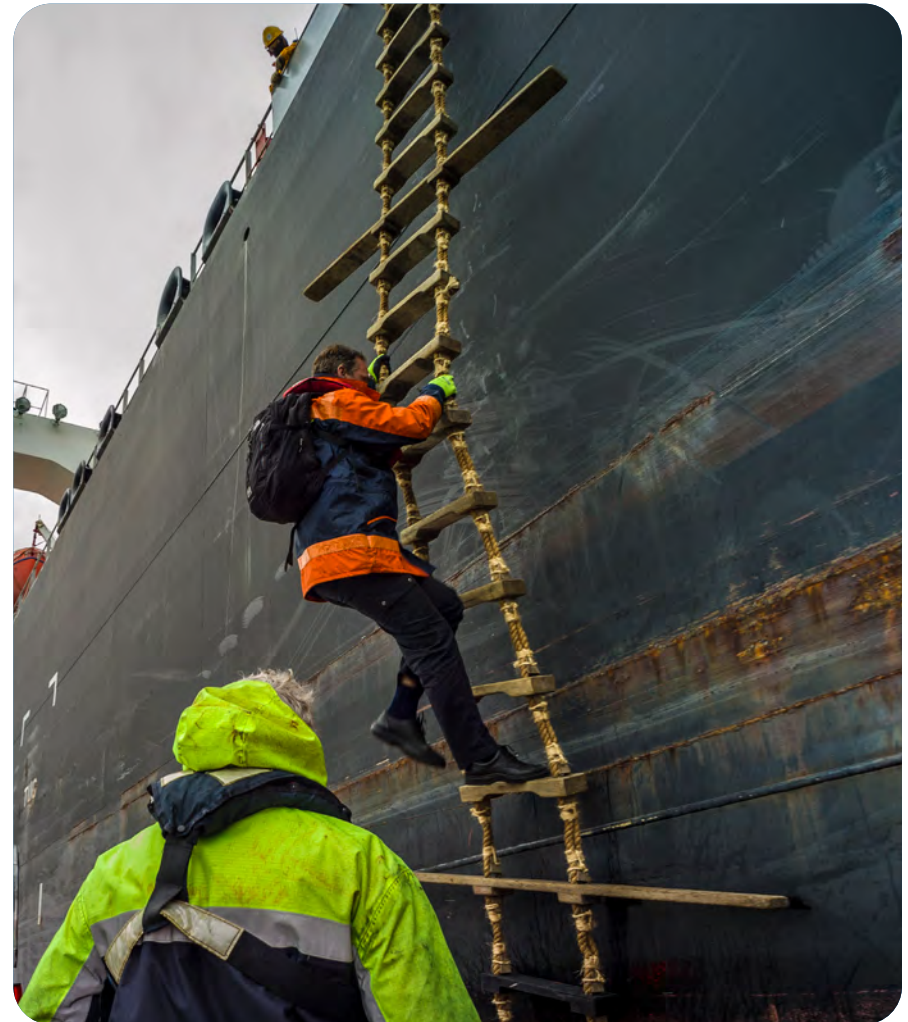
Een inkomende reis met loods gevraagd die op minder dan 2,5 uur voor de laatst bestelde ETA wordt geannuleerd of waarvan de nieuwe ETA met drie (3) uur of meer wordt verlaat, wordt beschouwd als afbestelde reis. Het van toepassing zijnde tarief voor afbestelkosten voor inkomende afbestelde reizen wordt daarvoor in rekening gebracht. Voor afbestelde inkomende reizen is dan het tarief voor afbestelkosten van toepassing zoals vastgesteld door de ACM en beschreven in paragraaf 4.3 van de tariefbrochure.

Reizen vanuit het achterland (Bolnes, Volkerak, Handelskade, Krammer, Kreekrak en 's Gravendeel) die op minder dan 1,5 uur voor de laatst bestelde ETA/ETD worden geannuleerd, dan wel waarvan de ETA/ETD met 2 uur of meer wordt verlaat worden beschouwd als afbestelde reizen. Voor deze afbestelde reizen wordt het van toepassing zijnde tarief voor uitgaande en verhalende reizen in rekening gebracht zoals vastgesteld door de ACM en beschreven in paragraaf 4.3 van de tariefbrochure.

Uitgaande en verhalende moeten 2 uur voor ETD via het Port Community System worden besteld. Uitgaande en verhalende reizen die op minder dan 1,5 uur voor de laatst bestelde ETA/ETD worden geannuleerd, dan wel waarvan de ETA/ETD met 2 uur of meer wordt verlaat worden beschouwd als afbestelde reizen. Voor deze afbestelde reizen wordt het van toepassing zijnde tarief voor uitgaande en verhalende reizen in rekening gebracht zoals vastgesteld door de ACM en beschreven in paragraaf 4.3 van de tariefbrochure.

*Voor geulgebonden schepen en schepen die vallen onder het LNG-regime geldt een afwijkende besteltijd. Zie daarvoor paragraaf 2 en 3 van dit document.

**Voor de details rondom het bestellen van schepen verwijzen we u naar de website van het [Havenbedrijf Rotterdam](#) en [Portbase](#).



INKOMENDE, UITGAANDE, EN VERHALENDE SCHEPEN

E.T.D. naar Kapiteinskamer Haven Coördinatie Centrum via (in volgorde van voorkeur) Tel: +31(0)10 252 1000 / VHF Ch.11

Om vertraging te voorkomen verzoeken wij uw E.T.A. / E.T.D.-boodschap op tijd te verzenden.

OPERATIONELE ZAKEN

Neem contact op met de Loodsdienstleiding:(24-uurs service)

Tel. : +31(0)88 900 3117

Fax : +31(0)88 900 3119

E-mail : LDL.RM@loodswezen.nl

Specifieke wensen voor de helikopter service – ten minste 12 uur van te voren.

HELIKOPTER SERVICE

In geval van diepstekende schepen en stormbeloodsing bestaat de mogelijkheid dat het schip met behulp van de helikopter beloofd wordt. In dit geval moet er aan een aantal eisen worden voldaan. Deze eisen kunt u raadplegen op de Loodswezen website onder [downloads](#).

Naast deze eisen zijn ook de actuele omstandigheden bepalend of een schip met behulp van een helikopter beloofd kan worden.

E.T.A. / E.T.D. BOODSCHAP

- E.T.A. boodschap voor schepen met een diepgang van minder dan 17,37 meter: ten minste 6 uur voor aankomst loodsstation Euro 15 boei.
- E.T.A. boodschap voor diepstekende schepen (meer dan 17,37 meter), ten minste 72 uur voor aankomst op rendez-vous in positie 52 °N.03°O.
- E.T.D. boodschap, ten minste 3 uur voor vertrek.

Veranderingen of annuleringen van E.T.A. / E.T.D. van méér dan 1 uur moeten worden gemeld.

2 LNG

LNG-regime

Voor LNG-schepen geldt een specifieke procedure. Dit heeft te maken met de aard van de lading. Bij de eerste reizen met LNG-schepen is in het verleden, in overleg met de Havenmeester, een streng regime ingesteld. Naarmate het aantal reizen met LNG-schepen groeit, wordt dat regime waar mogelijk versoepeld om zodoende een optimum van maatregelen te bereiken.

LNG-schepen tot 180 meter

Voor LNG-schepen met een lengte tot 180 meter geldt dat beloodsing plaats vindt bij het reguliere beloodsingsstation nabij de Maas Center boei. Deze reizen worden uitgevoerd door één loods.

LNG-schepen > 180 meter

Voor LNG-schepen met een lengte van 180 meter of meer geldt dat beloodsing plaatsvindt bij het speciale LNG-beloodsingsstation nabij de Euro 9-boei. De loodsen komen hier zo mogelijk met de heli aan boord. Deze reizen worden uitgevoerd door twee gespecialiseerde loodsen. LNG-schepen met een lengte van 180 meter of meer moeten de Euro- en de Maasgeul volgen omdat dit een overzichtelijker beeld van het overige scheepvaartverkeer oplevert. Deze reizen worden uitgevoerd met twee loodsen, die onderling de taken verdelen als pilot en co-pilot. LNG-tankers zonder lading, maar niet gasvrij vallen eveneens onder dit regime. LNG-schepen die een andere lading aan boord hebben dan LNG vallen daar niet onder.

Besteltijden

Uitgaande reizen met LNG-schepen moeten 12 uur voor ETD worden besteld. Dat heeft meerdere redenen: LNG-schepen moeten in veel gevallen geassisteerd worden door meer sleepboten dan andere schepen, er moeten twee loodsen ingepland worden en de vertrekkende reis moet ingepast worden in het overige scheepvaartverkeer en bijzondere reizen als geulreizen. De impact op de capaciteit van de vaarweg en de nautisch dienstverleners is daarmee zo groot dat vroegtijdig bestellen noodzakelijk is.

Inkomende reizen van LNG-schepen moeten eveneens minimaal 12 uur voor ETA worden besteld. Ook daarvoor geldt dat de impact op de vaarweg vanwege de bijzondere manoeuvre groot is en er meer sleepboten dan gebruikelijk bij moeten worden besteld.

Zichtbeperking en windlimiet

LNG-schepen hebben een specifieke zichtbeperking van 2000 meter en een windlimiet van 13.8 meter per seconde (verdere informatie over zichtbeperkingen en windlimieten kunt u vinden op pagina 2-4 van deze publicatie).



3

GEULSCHEPEN

Besteltermijn (semi-)geulgebonden schepen

Inkomende reizen met geulgebonden schepen (diepgang vanaf 17,4 meter) en semi-geulers (diepgang vanaf 14.3 meter) met bestemming Stad/Botlek moeten minimaal 12 uur voor ETA worden besteld. De impact op de vaarweg vanwege de bijzondere manoeuvre is groot, vaak moeten tijpoorten worden vastgesteld en er moeten meer sleepboten dan gebruikelijk bij worden besteld. Voor semi-geulers met bestemming Stad/Botlek geldt bovendien dat sleepboten al vanaf het Lage Licht moeten assisteren. De impact op de capaciteit van de vaarweg en de nautisch dienstverleners is daarmee zo groot dat vroegtijdig bestellen noodzakelijk is.

Uitgaande reizen met geulgebonden schepen (diepgang vanaf 17,4 meter) en semi-geulers (diepgang vanaf 14.3 meter) met herkomst Stad/Botlek moeten eveneens 12 uur voor ETD worden besteld, met dezelfde redenen als bij inkomende reizen.

Voor semi-geulers (diepgang vanaf 14,3 meter) met bestemming Europoort/Maasvlakte/Calandkanaal gelden de normale besteltermijnen.

Leidend zijn de afspraken die gemaakt zijn tussen DHMR en LW Rotterdam-Rijnmond in de Regeling Geulgebonden zeevaart.

1. Zodra een geulgebonden schip onderweg is met bestemming Rotterdam doet agent een voor-melding via PCS naar Havenmeester met verwachte ETA zodat reizen in Hamis zichtbaar worden. [Actie Agent](#).

2. Minimaal 72 uur voor ETA stuurt agent het schip een vragenlijst met daarin ten minste: ETA Ren-dez-Vous positie, of alle apparatuur naar behoren functioneert, manoeuvreersnelheid, diepgang, deplacement overeenkomstig actuele diepgang in metrische tonnen, Metacentrische hoogte GM (meter), Correctie vrij vloeistofoppervlak GG' (meter), slingerperiode (seconden) en geschiktheid om helikopter te landen of hoisten plus de locatie heli landings- of hoistplaats. [Actie Agent](#).

3. De kapitein van het schip verstuurt 48 uur voor het aanlopen van rendez-vouspunt (de belood-singslocatie voor geulgebonden schepen aan zee van de Eurogeul) een ETA naar de Haven-meester, met de vermelding of alle apparatuur naar behoren functioneert en een opgave van de manoeuvreersnelheid, diepgang en gegevens over de hoist- of landingarea.

Voor het maken van een juiste berekening van de tijpoort in Protide wordt daarnaast de volgen-de aanvullende gegevens opgevraagd en doorgestuurd naar het HMC:

- deplacement van het schip, overeenkomstig de actuele diepgang (metrische ton);
- metacentrische hoogte GM (meter);
- correctie vrij vloeistofoppervlak GG' (meter);
- slingerperiode (seconden).

Deze gegevens sturen naar agent of rechtstreeks naar HCC en Loodsdienstleiding [Actie Kapitein/Agent](#).

4. Kapitein verstuurt 24, 12, 6 en 3 uur voor ETA RV een bevestiging dan wel wijziging van de ETA; eventueel via scheepsagent, naar de Havenmeester en Loodsdienstleider. [Actie Kapitein/Agent](#).



5. Bij uitwisselen: Zodra de agent weet dat een geulschip moet uitwisselen zal de agent via Dirk-zwager een uitwisselorder plaatsen en een te verwachte ETD van het vertrekkende schip hier in. Hierdoor weet het HCC en de dienstverleners wat kan verwachten.

De agent houdt zo goed mogelijk de order up to date. Als de uitwisseltijd te veel afwijkt van de tijd die in de opgegeven order staat wordt er door de agent een nieuwe order geplaatst. De agent dient zelf de vertrektijd van het vertrekkende schip in de gaten te houden. Zodra de agent de vertrektijd van het vertrekkende schip weet zal hij de uitwisselorder laten vervangen in of een direkt naar binnen order of een uitwissel order met daar in: Uitwisselen met schip... besteld voor ... tijd.

Door het plaatsen van de nieuwe order wordt Maasaanloop geïnformeerd en zal hij het binnenkomende schip gaan opvoeren. Om scherp uit te wisselen geldt bij voorkeur dat vertrektijd 6 uur voor vertrek bekend moet zijn. [Actie Agent](#).

6. Na ontvangst van de gevraagde gegevens controleert Loodsdienstleider op volledigheid en zal HCC een tijpoort aanvragen, dit ongeveer vanaf 6 uur voor verwachte beloodsing. [Actie LDL en DO-HCC](#).

7. Na definitieve bevestiging van beloodsing (bestelling) zal via Maasaanloop VHF Ch1 de kapitein op de hoogte gebracht worden hoe laat het schip beloodst wordt, waar het schip beloodst wordt en of dit met helikopter of tender/SWATH zal gebeuren. [Actie LDL, DO-HCC en VTS Maas Approach](#).

8. Punt 7 eventueel door WC-HCC aan agent via mail/telefoon bevestigen indien communicatie las-tig is (schepen in ankergebied 1). [Actie DO-HCC](#).

9. Na All Fast mag communicatie richting LDL en Loodswezen stoppen. [Actie Agent](#).

4

SPECIALE TRANSPORTEN

Bij bijzondere transporten wordt er onderscheid gemaakt tussen kleine- en grote transporten. Kleine transporten voegen zich in de verkeersstroom. Bij grote transporten moet de overige scheepvaart zich hieraan aanpassen, soms zelfs door regulering van de vaarwegbeheerder (VTS).

Bij kleine transporten wordt via de website van het havenbedrijf een werkblad aangevraagd. Deze aanvraag wordt beoordeeld door het HCC en de loodsdienstleider. Eventuele op- of aanmerkingen worden vervolgens teruggekoppeld naar de agent.

Bij grote bijzondere transporten bestaat de mogelijkheid een voorbespreking te organiseren. Deze voorbespreking vindt plaats op verzoek van een of meer van de partijen. Op basis van de voorbespreking wordt door het HCC, in overleg met de Loodsdienstleiding, een werkblad opgesteld. Daarin worden onder meer relevante randvoorwaarden rondom wind, tij, het gebruik van sleepboten en andere restricties opgenomen.

Informatie vooraf

In de voorbereiding is het van belang dat alle partijen van zoveel mogelijk informatie worden voorzien. Dit betreft de afmetingen, indien mogelijk een aantal foto's van het object en, in het geval van een ponton, informatie over de deklading.

Sleepboten

Met behulp van een door het Loodswezen en Havenbedrijf ontworpen 'sleepbotenmatrix' geeft de Havenmeester een advies over het aantal te gebruiken sleepboten. Daarin worden onder meer de diepgang en de grootte van het object, het traject en historisch vergelijkbare reizen meegenomen. De agent kan dit advies gebruiken in het aantal te bestellen sleepboten. Eventuele aanvullende eisen met betrekking tot het gebruik van sleepboten door bijzondere omstandigheden komen tijdens voorbesprekingen aan de orde.

Zeeslepers

Voor inkomende en uitgaande transporten naar en van het achterland die door zeeslepers geassisteerd worden geldt in de regel dat zeeslepers niet later dan de Handelskade in Dordrecht afkoppelen en niet eerder dan de Handelskade aankoppelen.

Opstappen van de loods

Bij inkomende transporten met zeeslepers stapt de loods uit veiligheidsoverwegingen op zee niet alleen op een ponton, maar op de zeesleper. Afhankelijk van het traject stapt de loods binnen over op het ponton of wordt een extra loods ingezet op het ponton.



5

MIST-/ZICHTREGELING

Achterland – beheersgebied RWS (boven de Botlek-, Spijkenisser- en Van Brienoordbrug)

Bij zicht van minder dan de 1000 meter treedt de zichtregeling in werking. Alle inkomende en uitgaande vaart wordt besproken tussen de Duty Officer van het HCC, de Verkeersleider van de RVC Dordrecht en de Loodsdienstleider. Die bespreking vindt plaats op moment dat een reis wordt besteld. De Loodsdienstleider brengt in dat overleg zijn ervaring en nautische expertise in.

Als alle partijen akkoord zijn, wordt de bestelling opgevoerd. Op het moment dat één van deze partijen de omstandigheden onveilig acht wordt een negatief advies naar de agent uitgebracht. De agent kan dat advies in de wind slaan, maar neemt daarmee een groot risico van alsnog afbestellen: op het moment dat de loods aan boord komt kan de situatie alsnog te onveilig blijken. De uitkomst van het overleg is afhankelijk van de grootte en uitrusting van het schip, de mening van de kapitein van de bruggen en andere factoren.



Rotterdam – beheersgebied DHMR

Vanaf 2000 meter stelt de DO-HCC de ZBD (zichtberichtendienst) in. DHMR / VTS deelt vanaf dan als operationele waarschuwing de hoeveelheid zicht mee aan de scheepvaart.

Bij zicht van minder dan 500 meter treedt de mistregeling in werking (dat kan per havengebied: Botlek, Stad of Europoort). De instelling van de mistregeling wordt bepaald door de DO-HCC. Alle inkomende, verhalende en uitgaande bestellingen worden dan besproken tussen DO-HCC, Loodsdienstleider en sleepmaatschappijen. Inkomende schepen die niet meer kunnen uitdraaien en de mist in varen worden altijd geholpen.

Als bij uitgaande reizen één van de drie partijen de omstandigheden onveilig acht, gaat er een negatief advies uit richting de agent. De agent kan dat advies in de wind slaan, maar neemt daarmee een groot risico van alsnog afbestellen: op het moment dat de loods aan boord komt kunnen de omstandigheden kan de situatie alsnog onveilig blijken. De loods deelt dan mee aan de kapitein of zijn plaatsvervanger dat er een negatief advies ligt.

Zijn er geen sleepboten bij de reis betrokken, dan wordt de reis doorgesproken tussen DO-HCC en LDL. Ook als er geen negatief advies is, kan de situatie bij het aan boord komen van de loods zodanig zijn dat hij de kapitein adviseert niet te gaan varen.

Als een reis na negatief advies niet doorgaat, wordt het schip op 'indien vaarbaar' gezet. Daar wordt een zichtgrens aan verbonden. Als die grens gehaald wordt, dan wordt de agent geïnformeerd door het HCC en wordt de reis alsnog uitgevoerd.

6

STORMBELOODSING

Achterland

Voor passage van de bruggen naar het achterland zijn geen harde grenzen. Bij aan boord komen van de loods wordt in overleg met de kapitein bepaald of een reis veilig uitgevoerd kan worden.

Rotterdam

Aangepaste dienst voor klein

Bij een significante golfhoogte van rond de 2.30 meter bij lichteiland Goeree wordt de loodsdienst voor kleine schepen (alles onder de 125 meter) aangepast. Op dat moment wordt aan boord stappen van kleine schepen via de loodsladder te gevaarlijk. Dit wordt bepaald door de Loodsdienstleider (in overleg met de tender en de loodsboot). De LDL deelt mee aan de DO-HCC dat de dienst aangepast wordt.

Inkomende schepen zonder gevaarlijke stoffen krijgen bij Maas Aanloop een LOA (Loodsen op Afstand)-intake. Dan wordt de kapitein gevraagd of hij LOA accepteert en wordt beoordeeld of de communicatie zodanig is dat LOA veilig uitgevoerd kan worden. Dat wordt bepaald door de VTS-operator op Maas Aanloop. Als die akkoord is, komt het schip in aanmerking voor LOA. Bij binnenvaren van de sector Pilot Maas begint de LOA. De LOA-loodsen (op PM en sector Maasmond) praten het schip binnen de pieren, waar de loods fysiek aan boord komt.

Bij uitgaande reizen wordt de LOA-intake eerst gedaan door het HCC. Daarbij wordt ook bepaald of de kapitein akkoord is met LOA, of het schip in orde is en of de communicatie zodanig is dat LOA veilig uitgevoerd kan worden. Het schip wordt dan bij de Berghaven overgedragen aan de LOA-loodsen en de loods gaat bij de pieren van boord.

Bij aangepaste dienst voor kleine schepen worden loodsen niet meer met de tender beloodst of afgehaald. De loodsboot verzorgt dan het beloodsen en afhalen van de loodsen van inkomende en uitgaande schepen, met de jol. Dat betekent, logistiek gezien, dat schepen soms wat langer moeten wachten. Schepen worden dan zoveel mogelijk gegroepeerd om zo efficiënt mogelijk te beloodsen en af te halen. Op look-see basis kan in sommige gevallen gebruik gemaakt worden van de helikopter.

Inkomende schepen met een lengte tot 165 meter en een diepgang tot 14.3 meter kunnen in aanmerking komen voor LOA. Uitgaande schepen hebben een LOA-grens van 9 meter diepgang, 125 meter lengte bij aangepaste dienst voor kleine schepen en 150 meter lengte bij aangepaste dienst voor alles.

Geladen tankers met een lengte tot 125 meter kunnen onder voorwaarden, door de Havenmeester bepaald, in aanmerking komen voor LOA.



Aangepaste dienst voor alles

Bij een significante golfhoogte van rond de 3.20 meter wordt de loodsdienst voor alle schepen aangepast. De aangepaste dienst voor kleine schepen (inclusief LOA) blijft dan staan. Op look-see basis kan in sommige gevallen gebruik gemaakt worden van de helikopter.

Bij aangepaste dienst voor alle schepen kunnen alle heligeschikte schepen (inkomend en uitgaand) varen. De VTS-operator op Maas Aanloop vraagt aan de kapitein of het schip heligeschikt is. Als dat zo is, dan wordt de loods per heli naar het schip gebracht en gehoist. Een schip dat ongeschikt is voor helibeloodsing wordt geregistreerd als ongeschikt voor helibeloodsing.

Vanuit de heli wordt altijd op het laatste moment bepaald of hoisten veilig is of niet. Dat betekent in het laatste geval dat de loods dan niet aan boord komt. Als een schip niet heligeschikt blijkt of als zodanig geregistreerd is wordt het schip op 'indien vaarbaar' gelegd. De agent wordt daarover geïnformeerd door het HCC. Als de loodsdienst hervat wordt, wordt het schip weer meegenomen in de operaties.

Windlimieten

Aan bepaalde havenbekkens zijn door de Havenmeester bepaalde windlimieten opgelegd. Zodra een schip boven die limiet uitkomt, gaat een reis niet door. Het schip wordt dan op 'indien vaarbaar' gelegd en de agent wordt geïnformeerd. Zodra de wind weer onder de limiet zakt, wordt het schip dan weer opgevoerd en de agent wordt geïnformeerd door het HCC. Windlimieten komen in zicht bij een windsnelheid van 12 meter per seconde bij Hoek van Holland.

Bij grensgevallen kan er contact worden opgenomen met de agent om te overleggen of de bestelling door moet gaan en het risico wil nemen op afbestelling en de daarbij behorende kosten.



7



TIJPOORTEN

Het is van groot belang om de juiste diepgang op te geven, omdat die bepalend is voor het al dan niet tijgebonden zijn. Daarnaast raakt de diepgang aan de bevoegdheden van de loods: niet alle loodsen hebben dezelfde bevoegdheden.

8

LOODS AANTAL BOTEN

Bij het bestellen van een vertrekkend/verhalend schip kan de agent aangeven hoeveel sleepboten de kapitein bij de reis nodig acht. Daarnaast kan hij kiezen voor Loods Aantal Boten (LAB). Wanneer een reis wordt besteld met LAB, wordt door de loodsdienstleider vooraf het aantal te bestellen sleepboten ingeschat. Dat gebeurt op basis van onder meer locatie, historie, de eigenschappen van het schip en de weersomstandigheden. Hierdoor kan de planning van de sleepdienst op voorhand rekening houden met het gewenste aantal sleepboten.

Wanneer de loods wordt ingepland op de reis en het daadwerkelijk door hem gewenste aantal sleepboten aangeeft, worden deze besteld.

Loods Aantal Boten verplicht

In een aantal gevallen is Loods Aantal Boten voorgeschreven, met name wanneer een schip de wind- of tij-limieten nadert. Het aantal te gebruiken sleepboten wordt dan door de loods bepaald. Dat kan ervoor zorgen dat het aantal sleepers nog wijzigt als de loods is ingezet op het schip (1,5 uur voor ETD).

De criteria voor vertrekkende en aankomende schepen in de verschillende havenbekkens zijn vastgelegd in het document "tij-richtlijnen". Dit document is in samenwerking met DHMR en Loodswezen opgesteld. (criteria als stroom, waterstand, wind).

Bij vertrekkende containerschepen van 350 meter of langer vindt er overleg plaats tussen de Duty Officer van het HCC en de loodsdienstleider als er slechts 1 sleepboot wordt besteld. De omstandigheden worden dan afgewogen tegen de geldende richtlijnen. Mogelijk wordt de agent gewaarschuwd voor optredende vertraging als, na overleg tussen kapitein en loods, blijkt dat er extra sleepboten moeten komen.





CUSTOMER SERVICE

Vragen over onze dienstverlening of andere zaken in de regio Rotterdam-Rijnmond?

Neem dan contact op met de Customer Service Desk via rtm.customerservice@loodswezen.nl of 088 – 900 3000.