

begeleiding geen verwarring ontstaan over de identiteit van een schip, wat wel het geval kan zijn bij een verkeersbeeld dat alleen opgebouwd is uit radargegevens. Loodsen kunnen met behulp van AIS op hun Schelde-ECDIS (Electronic Chart Display Information System) beschikken over een vollediger en verbeterd verkeersbeeld. De Kustwacht kan met AIS de scheepvaart in de gaten houden en adequaat reageren in nood-situaties.

Hoe werkt het?

Alle AIS transponders (zend-/ontvangst-stations) aan boord van schepen hebben een GPS-ontvanger die de juiste tijd en positie aangeeft. Hiermee zijn schepen in

staat om hun exacte tijd en posities met elkaar uit te wisselen, zonder externe hulp. Hetzelfde kan ook tussen schepen en de walstations plaatsvinden. Na installatie van AIS gebeurt de informatie-uitwisseling volledig automatisch. Uiteindelijk zorgt AIS voor minder mari-foonverkeer tussen schepen onderling en met de kuststations. Maar alert blijven is nodig, want er zullen altijd schepen zijn zonder, of met een uitgeschakelde of defecte AIS. Ook de bewering dat de radar met de komst van AIS overbodig zal worden, is onjuist. Beide hulpmiddelen vullen elkaar juist aan voor een betere navigatie.

Radarketen aanpassen

Voordat AIS op grote schaal toegepast

wordt, is aanpassing van de Schelde Radar Keten (SRK) nodig. Eind 2002 start een studie om na te gaan hoe AIS ingevoerd kan worden in het bestaande radarwaarnemingsstelsel en in het IVS. Zo worden bijvoorbeeld automatische identificaties, herstel van labelverlies en het automatisch updaten van reisgegevens mogelijk en kunnen AIS-gegevens worden gebruikt als managementinformatie. Voor dit onderzoek heeft Rijkswaterstaat aan het begin van dit jaar de studiespecificaties uitgeschreven. Daarnaast wordt het benodigde radio-technisch dekingsgebied onderzocht, om AIS-berichten tussen schepen onderling goed te kunnen ontvangen en om AIS vanaf de wal te kunnen ondervragen. ■

Goed opgeleid VTS-personeel belangrijk

Strandingen, aanvaringen, ongevallen met gevaarlijke ladingen... allemaal situaties die we beter kunnen voorkomen. Goed opgeleid VTS-personeel is hierbij van belang. De Vessel Traffic Service (VTS) is verantwoordelijk voor de operationele begeleiding vanaf de wal, om een vlotte, veilige en efficiënte scheepvaart te kunnen realiseren. Samenwerking tussen Vlaamse en Nederlandse VTS op de (Wester)Schelde is noodzakelijk en wordt versterkt door het gezamenlijke gebruik van de simulator in Kallo.



De Vlaamse Gemeenschap en Rijkswaterstaat hebben gezamenlijk een simulator aangeschaft om VTS-personeel voor te bereiden op de praktijk

In gesprek met Henri Haverkamp, hoofd Scheepvaartdienst Westerschelde, Piet van Tilburg, functioneel beheerder Schelderadarketen Nederland, Cees Stedehouder, regio-hoofdinstructeur Nautische opleidingen Zeeland en Jacques Loncke, celhoofd VTS, afdeling Scheepvaartbegeleiding.

‘De gevolgen van ongevallen als strandingen en aanvaringen kunnen groot zijn voor de omwonende bevolking’, vertelt Henri. ‘Denk maar aan het ontplofingsgevaar bij een gestrande tanker vol chemicaliën.’ ‘De Scheepvaartverkeerswet stelt opleidingseisen aan VTS-personeel om dit soort en andere ongevallen te kunnen voorkomen en om een vlotte, efficiënte en veilige verkeersafwikkeling op het vaarwater te realiseren’, vult Cees aan.

Landelijk en regionaal

VTS-operators, sluispersoneel en verkeers-

leiders van acht landelijke organisaties als Rijkswaterstaat, de Koninklijke Marine en de havenbedrijven worden gezamenlijk opgeleid op simulatoren in Wageningen en Rotterdam. Cees: ‘Op deze manier leren ze in te spelen op ontwikkelingen en situaties op het water.’ In het verlengde van de landelijke basisopleiding zijn er regionale opleidingen, refreshercourses en een instructieopleiding. Juist voor deze drie ligt Vlaams-Nederlandse samenwerking voor de hand. Hierbij zal zeker ook de simulator in Kallo een rol spelen. Henri: ‘Vlaams en Nederlands VTS-personeel moet kunnen inspelen op nieuwe ontwikkelingen binnen de scheepvaart en een steeds drukker wordende (Wester)Schelde. De Vlaamse administratie Waterwegen en Zeewezen en Rijkswaterstaat Directie Zeeland hebben daarom in Kallo (Antwerpen) gezamenlijk een simulator neergezet, onder andere om samenwerking op de Westerschelde te bevorderen.’ Onderling is afgesproken de mogelijkheden uit te werken en in een latere fase ook te bekijken of en hoe samenwerking op het gebied van de basisopleiding kan plaatsvinden.

Afstemming Vlaamse en Nederlandse VTS

Voor het Vlaamse VTS-personeel geldt de Nederlandse Scheepvaartverkeerswet natuurlijk niet. Piet en Jacques: ‘De verantwoordelijkheden van de Vlaamse

loodsdiensten en verkeersdiensten zijn anders verdeeld dan de Nederlandse. Aangezien Vlaamse en Nederlandse diensten op de (Wester)Schelde toch goed moeten kunnen samenwerken, krijgen zij waar mogelijk gelijke opleidingen.’ Een eerste overleg hierover is gehouden op 17 juli 2002. ■

Colofon

Uitgave
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Rijkswaterstaat Directie Zeeland

Redactie
Henk Blaauw, Aat de Jong, Hank Prins, Sabine Simonse, Rony Slabbink, Piet Sterrenburg, Leen Vermeersch en Lievens Communicatie, IJzendijke

Fotografie
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Rijkswaterstaat Directie Zeeland
Ente Breed

Druk
Grafisch Bedrijf Pitman bv, Goes

Realisatie
Lievens Communicatie, IJzendijke

Contactpersonen
GNB
Aat de Jong (0031) (0)118 68 63 57
a.a.t.djong@dzl.rws.minvenw.nl
Rony Slabbink (0031) (0)2 553 77 39
rony.slabbink@lin.vlaanderen.be

NVW
Hank Prins (0031) (0)118 68 64 77
j.w.p.prins@dzl.rws.minvenw.nl
Henk Blaauw: via Sabine Simonse, zie hieronder

Voor extra exemplaren van deze nieuwsbrief kunt u bellen of mailen met Sabine Simonse (secretariaat NVW): (0031) (0)118 68 66 38
e.simonse@dzl.rws.minvenw.nl

Wester nieuws brief Schelde

nummer 1 • september 2002

Uitgave over: Nautische Veiligheid Westerschelde
Gemeenschappelijk Nautisch Beheer

Inleiding – De Nederlandse en Vlaamse overheden streven naar veilige en vlotte scheepvaart in het Scheldegebied. Dit streven willen ze voortaan – nog meer dan voorheen – gezamenlijk uitvoeren. Daarom zijn op ministerieel niveau afspraken vastgelegd om vanaf 1 januari 2003 een Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) op de Schelde in te voeren. Daarnaast is afgesproken ook gezamenlijk de externe veiligheid op en rond de Westerschelde verder te verhogen. Dit heeft vorm gekregen in het programma Nautische Veiligheid Westerschelde (NVW) waarin nautische bronmaatregelen worden uitgewerkt en geïmplementeerd.

Is de scheepvaart dan niet veilig genoeg? Scheepvaart is inderdaad een hele veilige transportwijze, maar de Westerschelde is een gecompliceerd vaarwater, waar op enkele plaatsen de externe veiligheid – van omwonenden – niet voldoet aan de strenge (Nederlandse) wettelijke normen. Daarom besloot de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) in augustus 2001 opdracht te geven tot nadere uitwerking en uitvoering van het programma NVW. Op dit moment bestaat het programma uit de volgende projecten:

- WEsterSchelde Planner (WESP)
- Schelde-ECDIS
- Automatic Identification System (AIS)
- Baggeren versus snelle tenders
- Boeien en bakens
- Gezamenlijk registratiesysteem van ongevallen
- Vessel Traffic Management Information Services (VTMIS)
- Opleiding en training VTS-personeel

Ze worden verderop in deze nieuwsbrief toegelicht. In de loop van de tijd zullen projecten worden afgerond en zullen er nieuwe worden opgestart. De verwachting is dat het programma NVW zal lopen tot en met 2007.

De deelprojecten in het programma NVW en het GNB vormen de basis voor een groeiende intensieve samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse overheden.

Deze overheden betrekken bij de beleidsontwikkeling ook de Scheldehavens, de loodsdiensten en het scheepvaart- en havenbedrijfsleven in Zeeland en Vlaanderen.

De leiding van het programma NVW is opgedragen aan Hank Prins, bijgestaan door programmasecretaris Henk Blaauw en een klein coördinatieteam. Het programma wordt in belangrijke mate aangestuurd door het Projectleiders Overleg (PLO). Voor het GNB zijn, zowel in voorbereidende als uitvoerende zin, Rony Slabbink en Aat de Jong verantwoordelijk. Zij rapporteren aan de Schelde Directeuren Vergadering.

Deze nieuwsbrief is de eerste van een reeks en bedoeld voor iedereen die betrokken is bij een veilige en vlotte scheepvaart in de Schelderegio. We zijn van plan om de nieuwsbrief in de toekomst, gedurende de looptijd van het programma NVW en het invoeren van het GNB, regelmatig te laten verschijnen. Zo hopen we u op de hoogte te houden van de lopende ontwikkelingen. Voor vragen, opmerkingen of suggesties nodigen we u uit contact op te nemen met één van de betrokkenen bij NVW of GNB (zie colofon). We wensen u veel leesplezier.

Jan Daamen en Rik Goetinck, voorzitters Schelde Directeuren Vergadering ■



Nederlands-Vlaamse samenwerking

De Vlaamse en Nederlandse ministers hebben afspraken gemaakt om het nautisch beheer in de Schelderegio gezamenlijk te gaan uitoefenen. Deze vorm van samenwerking wordt Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) genoemd.

In het 'ministeriële memorandum van Vlissingen' van 4 maart 2002, hebben de ministers vastgesteld dat Vlaanderen en Nederland vanaf 1 januari 2003 gaan samenwerken op het gebied van nautisch beheer in de Schelderegio. De juridische en verdragsrechtelijke vastlegging van dit gezamenlijke beheer moet op 1 januari 2005 rond zijn. Via nautisch beheer wordt gezorgd voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Het technisch beheer zorgt voor de infrastructuur van de vaar-

weg. Denk hierbij aan het uitvoeren van baggerwerkzaamheden, het bergen van wrakken en het in stand houden en zonodig aanpassen van de vaarweg.

Voordelen

GNB biedt veel kansen en voordelen. Samenwerking neemt bijvoorbeeld mogelijke spanningsvelden weg tussen het Nederlandse en Vlaamse nautische beleid en de uitvoering daarvan in de Schelderegio. Daarnaast voorkomt een gemeenschappelijke werkwijze dat er wrijving ontstaat bij het stellen van voorwaarden voor schepen die gebruik willen maken van de vaargeul (toelatingsbeleid). Ook draagt GNB bij aan het creëren van één nautische regeling voor alle zeescheepvaart. Het maakt hierbij niet uit of die scheepvaart voor een Nederlandse of Vlaamse Scheldehaven bestemd is.

Samenwerking tussen Nederlandse en Vlaamse autoriteiten biedt goede perspectieven voor het welslagen van gemeenschappelijk beheer



Afstemmen en samenvoegen van diensten

Met Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) kunnen de vaarwegbeheerders de instrumenten voor een veilig en vlot scheepvaartverkeer samen en doelmatiger inzetten. Deze gezamenlijke aanpak zal in de praktijk goed merkbaar zijn.

Vlaamse en Nederlandse vaarwegbeheerders gebruiken verschillende verkeersinstrumenten, zoals verkeersreglementering, toelatingsbeleid, vaarwegmarkering, verkeersbegeleiding en het loodsen, nu nog gedeeltelijk afzonderlijk van elkaar.

Regels

Samenwerking betekent dat de regels voor de scheepvaart aan beide kanten van de grens geactualiseerd en beter op elkaar afgestemd moeten worden. De ideale situatie zou natuurlijk zijn dat er maar één reglement is voor het hele verkeersgebied. Maar zover is het nog niet. Op basis van de bestaande regels kunnen bevoegde autoriteiten aan een schip voorwaarden stellen voor het gebruik van

de vaarwegen op de Westerschelde. De Vlaamse en Nederlandse scheepvaartdiensten, die gaan samenwerken als GNA (Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit), zullen dit zogenaamde toelatingsbeleid straks gezamenlijk voor alle scheepvaart uitoefenen. Verkeersbegeleiding vindt al voor een groot deel als één geheel plaats, via VTS-SM (Vessel Traffic Services Scheldemonden). Hiervoor zijn gezamenlijke procedures en werkinstructies opgesteld.

Loodsdiensten

Regels voor het loodsen van de Scheldevaart en de organisatie van de huidige samenwerking tussen de beide loodsdiensten zijn vastgelegd in het Schelde-reglement. De ministers zijn in hun

memorandum van maart 2002 overeengekomen een verdergaande samenwerking tussen beide loodsdiensten met kracht te bevorderen. De Vlaamse en Nederlandse overheden stellen hiervoor gezamenlijk publieke randvoorwaarden op. Hierbinnen zijn de loodsdiensten vrij om hun samenwerking vorm te geven.

Bevoegde autoriteiten kunnen voorwaarden aan een schip opleggen, als deze gebruik wil maken van de vaarwegen op de Westerschelde



Permanente Commissie als gezamenlijk beleidsorgaan

De ontwikkelingen rond Gemeenschappelijk Nautisch Beheer hebben invloed op de rol van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart. Straks zal de commissie zowel op schepen naar Vlaamse havens, als schepen met een Nederlandse bestemming toezicht houden.

Nu zijn de taken van de Permanente Commissie gericht op scheepvaart die bestemd is voor Vlaamse Scheldehavens (Scheldevaart). Ze houdt toezicht op verschillende diensten in het Westerscheldegebied, zoals het loodsen, de vaarwegmarkering en de Schelde Radar Keten. Deze Nederlands-Vlaamse commissie heeft geen of slechts een beperkte beheersbevoegdheid. De bevoegdheid heeft geen betrekking op scheepvaartverkeer naar havens in Nederland (wetschepen).

Nationale autoriteiten

Het nautisch beheer wordt uitgevoerd door autoriteiten die volgens de nationale scheepvaartreglementen de bevoegdheid hebben om verkeersmaatregelen op te leggen. Voor de Westerschelde en het Nederlandse deel van het kanaal Gent-Terneuzen is dat de Scheepvaartdienst Westerschelde, namens de Rijkshavenmeester Westerschelde. Wat betreft de Vlaamse vaarwegen is de afdeling Scheepvaartbegeleiding namens de directeur-generaal van de administratie Waterwegen en Zeewezen de bevoegde instantie.

Beleid

Op den duur zal de Permanente Commissie "nieuwe stijl" uitgroeien tot een gezamenlijk beleidsorgaan, daarbij geassisteerd door de Schelde Directeuren Vergadering (SDV). Binnen de Vlaams-Nederlandse kaders zal de commissie verantwoordelijk zijn voor het ontwikkelen en evalueren van het nautische beleid in de gehele Schelderegio. Dit betekent dat het bestaande onderscheid tussen scheepvaart voor Vlaamse en Nederlandse havens helemaal komt te vervallen. Dit geldt ook voor regels voor de nautische dienstverlening waaronder VTS (Vessel Traffic Services) en het loodsen. De Permanente Commissie zal ook de uitoefening van de nautische dienstverlening en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit controleren.

Beheer

Als gezamenlijk beheersorgaan zal een Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) worden ingesteld, bestaande uit de Nederlandse Scheepvaartdienst

Westerschelde en de Vlaamse afdeling Scheepvaartbegeleiding. De GNA zal de verantwoordelijkheid hebben over de dagelijkse zorg voor een veilig en vlot verloop van het scheepvaartverkeer.

Ondersteuning

Het Gemeenschappelijk Nautisch Secretariaat (GNS) zal als nieuw orgaan instaan voor de inhoudelijke en administratieve ondersteuning van de PC, de SDV en allerlei overleggroepen met het werkveld. Ook zal het GNS zorg dragen voor de regie en sturing van nautische studies en projecten.

Schelderadarketen

Het Beheer- en Exploitatieteam (BET) dat verantwoordelijkheid draagt voor het

beheer en het technologisch op peil houden van de Schelderadarketen, blijft als organisatie ongewijzigd. Het BET geldt immers als modelvoorbeeld van een goed georganiseerde Nederlands-Vlaamse samenwerking.



Lopende zaken

Als voorbereiding op Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) heeft de Permanente Commissie meerdere initiatieven genomen.

De Permanente Commissie is begonnen aan de gezamenlijke (Vlaams-Nederlandse) uitwerking van nautische bronmaatregelen en de toepassing ervan. Hiermee zal de externe veiligheid in het Scheldegebied verhogen. Daarnaast heeft de Permanente Commissie beslist een gezamenlijk registratiesysteem op te zetten om het veiligheidsniveau op de rivier in de gaten te kunnen houden.

Vlaams-Nederlandse afspraken

Op 1 oktober 2002 wordt het Herziene Scheldereglement van kracht. In dit reglement is vastgelegd dat de loodsplichtgrens voor schepen naar Vlaamse havens (Scheldevaart) omhoog gaat naar 80 meter. Voor de schepen met een Nederlandse bestemming (wetschepen) is deze maatregel al op 1 augustus ingegaan. Ook zal de Permanente Commissie voor wetschepen en Scheldevaart een gelijk ontheffingenbeleid laten gelden vanaf 1 januari 2003. Dit houdt in dat schepen van 80 tot 95 meter (lengte over

alles) toch van de loodsplicht kunnen worden vrijgesteld, als zij aan bepaalde eisen voldoen. De Permanente Commissie moet daarvoor nog criteria vaststellen.

Gezamenlijke coördinatie

In 2001 zijn zeven chef-loodsen van de DAB Loodswezen overgegaan naar de afdeling Scheepvaartbegeleiding. Vanaf september 2001 zijn zij werkzaam op het SCC waar zij samen met hun Nederlandse collega's van de Scheepvaartdienst Westerschelde, met name de hoofdverkeersleiders, instaan voor de coördinatie en ordening van het scheepvaartverkeer. Dit is een belangrijke stap naar de samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse scheepvaartdienst in de toekomstige Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA).

WEsterScheldePlanner

De veiligheid in het Westerscheldegebied is gebaat bij een tijdige planning. Jan Stout, hoofd Projecten en Advisering bij Rijkswaterstaat, en Martin Mesuere, celhoofd Nautisch Beheer van de Vlaamse Administratie Waterwegen en Zeewezen, vertellen meer over het voorspellen van risico's en de voorbereidingen op de toepassing van de WESterSchelde Planner (WESP).

De (Wester)Schelde is niet overal even diep en recht. Bochten en stromingen zorgen voor moeilijke plaatsen waar schepen elkaar zeker niet moeten tegenkomen. Om risico's te vermijden, zijn gegevens over waterstanden, wind, stroming en de positie van schepen nodig. 'Met deze informatie kun je de kans op ongevallen verkleinen en zoveel mogelijk voorkomen', legt Jan uit.

Hulpmiddel

WESP wordt een instrument dat, door middel van simulaties, vaarschema's voor marginale schepen en voorspellingen van de kans op ontmoetingen tussen schepen kan berekenen. 'Het gaat erom dat we de veiligheidsnormen kunnen blijven handhaven', vervolgt Jan. 'WESP wordt een hulpmiddel voor de verkeersleiding.'

Stand van zaken

'We zijn momenteel bezig met de voorbe-

reidingen voor WESP', vult Martin aan. 'We zitten in de eerste release, waarin we werken met één schip en met een eenvoudig kansenpatroon. Bekeken wordt of de vrije ruimte onder de kiel van het schip voldoet aan de gestelde marges. Volgende releases omvatten een marginaal schip in combinatie met een ander schip en het meenemen van zaken als stroming, wind en factoren die de kans op ongevallen verhogen, zoals concentraties van schepen. In de laatste release gaat het erom dat alle schepen in het systeem kunnen worden ingevoerd.'

Haalbaar en wenselijk

Natuurlijk wordt bij het opzetten en uitwerken van WESP uitgegaan van de wensen van de klant. Zowel de veiligheid als de vlotheid worden met het project gediend.

In het begin staat vooral de vlotheid en de afhandeling van marginale schepen

centraal. Later komt de veiligheid meer om de hoek kijken, bij simulaties van het verkeer en het voorkomen van ongewenste ontmoetingen. Martin: 'Daarnaast is het zaak dat we bekijken wat haalbaar is op de Westerschelde. Onlangs is door ir. M. Schrijver, in samenwerking met de Universiteit van Delft en AWW in Rotterdam, een onderzoek gestart naar de haalbaarheid.'

Stap vooruit

'In WESP zijn de kennis en veel gegevens van nautische medewerkers, modelbouwers en andere specialisten nodig. Als je dit bij elkaar kunt brengen tot een goed en bruikbaar resultaat, dan is dat een stap vooruit in de ontwikkeling naar een vlotte en veilige scheepvaart op de Westerschelde', besluit Martin. Volgens planning is de eerste fase van WESP begin 2004 operationeel. De laatste fase wordt eind 2005 afgerond.

Elektronische kaarten

ECDIS (Electronic Chart Display Information System) is een elektronisch systeem om gedetailleerde, elektronische kaarten van vaarwateren digitaal weer te geven. 'Onze loodsen en verkeersleiders willen naar één grote elektronische kaart van de Westerschelde, een combinatie van Vlaamse en Nederlandse meetgegevens. Meetinformatiediensten willen een betere afstemming tussen meetprogramma's en ze streven ernaar overlap in metingen te voorkomen. Daarnaast willen de diensten de verspreiding van papieren kaarten verminderen of zelfs afschaffen en het gebruik van internet, e-mail of CD-rom vergroten. Het voordeel van elektronische informatie is dat de loods voor alle gegevens alleen een Personal Pilot

Unit in z'n rugzak hoeft te stoppen.

Bovendien kan het ECDIS systeem aan een GPS-systeem worden gekoppeld.'

Pilot met ECS

In 2001 heeft de werkgroep proefmetingen gedaan met een Electronic Chart System (ECS), met behulp van een ECDIS-systeem. ECS is een intelligente elektronische kaart en bevat dieptegegevens, dieptelijnen, topografische kust- en landinformatie en navigatieaanwijzingen. Mogelijke toepassing van ECDIS in het Westerscheldegebied is afhankelijk van de resultaten van de proefmetingen met ECS.

Rapport Schelde-ECDIS

De conclusies en aanbevelingen van het pilot project zijn vastgelegd in het rap-

port "Schelde-ECDIS", dat in april 2002 is uitgekomen. Dit rapport gaat in op de eventuele aanschaf en het gebruik van een ECDIS-systeem en bevat aanbevelingen voor verder onderzoek. Frans: 'De Meetinformatiedienst van Rijkswaterstaat Directie Zeeland is nu bezig met het maken van een ECS-kaart voor de Vlaamse en Nederlandse loodsen op de Westerschelde. De verkeersleiders gaan pas met het systeem werken als de volledige Westerschelde op een elektronische kaart staat. Vanaf augustus worden met twee PPU's (Personal Pilot Units) testen gedaan voor diepstekende schepen met de bestemming Sloehaven. Het is de bedoeling dat we het gebruik op termijn gaan uitbreiden.'

Boeien en bakens

**Wie vanaf het Zuid-Walcherse strand richting de zee kijkt, ziet voor-
namelijk rode, groene en
geel-zwarte objecten boven
het wateroppervlak uit-
steken. Deze maken deel uit
van het betonnenstelsel van
de Westerschelde.**

'Deze boeien zijn erg belangrijk voor de navigatie van schepen. Ze geven de vaargeul aan en geven tegelijkertijd informatie over de positie van het schip', zegt Ad van der Weel, hydrograaf bij Rijkswaterstaat Directie Zeeland. 'Het is daarom logisch dat op gezette tijden wordt nagegaan of de plaats, het aantal en het soort boeien nog wel aan de eisen voldoen.' Op drie locaties in de Westerschelde wordt een herinrichting overwogen: de vaargeul en het ankergebied van zowel de Wielingen als de rede Vlissingen en de vaargeul bij Hansweert. Hier is sprake van knooppunten en vrij scherpe bochten. Ad: 'Overigens is het zo dat we eigenlijk altijd bezig zijn om de nautische situatie qua boeien en bakens te verbeteren. Zo hebben we een aantal maanden terug lichtboeien gelegd in de geul van Baarland en het Middelpgat. Deze leiden kleinere zeeschepen en binnenvaartschepen om het hoofdvaarwater heen. Het hoofdvaarwater wordt op deze manier ontlast.'



Onderzoek

Onder leiding van Frans Mol, hydrograaf bij Rijkswaterstaat Directie Zeeland, is in het kader van het programma Nautische Veiligheid Westerschelde de projectgroep Boeien en Bakens gestart met een onderzoek naar bovengenoemde drie locaties. Op 2 september j.l. is de projectgroep voor het eerst bij elkaar gekomen.

Ad: 'Door bijvoorbeeld zee- en binnenvaart en inkomende en uitgaande schepen beter van elkaar te scheiden, kun je de veiligheid verhogen. Ook veiliger ankerplaatsen voor de zeevaart dragen hieraan bij.'

Omdat deze verbeteringen vrij eenvoudig zijn aan te brengen én direct effect hebben op de veiligheid, hebben ze in het kader van het programma NVW prioriteit

gekregen. De gewenste verbeteringen worden naar verwachting in de tweede helft van 2002 uitgevoerd.

Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten en scheepvaartdiensten werken nu al samen. 'Op het gebied van boeien en betonning is een aantal weken geleden een voorstel voor samenwerking ingediend. Het voorstel heeft voorlopig alleen betrekking op wederzijdse verkenning van het Vlaams en Nederlands betonningsmateriaal en de betonningsschepen.'

Groene, rode en geel-zwarte boeien maken deel uit van het IALA-systeem. Ze geven informatie over kenmerken van het vaarwater, zoals de grenzen van de vaargeul, ankerplaatsen, gevaren en ondiepe delen

Pilot project Schelde-ECDIS

De Westerschelde en haar aanloopgebied is een van de drukst bevaren scheepvaartgebieden in West-Europa. Door de toenevende diepgang van schepen hebben verschillende verkeersdiensten steeds meer en nauwkeuriger informatie over de vaarweg nodig. De Schelde ECDIS-Werkgroep onderzocht het verloop van de productie en verstrekking van gedetailleerde hydrografische informatie aan loodsen en verkeersleiders. De werkgroep bestaat uit Nederlandse en Vlaamse hydrograafen, loodsen en verkeersleiders. In gesprek met Frans Mol, hydrograaf van Rijkswaterstaat Directie Zeeland.



Er zijn teveel papieren detailkaarten in omloop, gemaakt op basis van meetopnames van Vlaamse en Nederlandse meetinformatiediensten. 'Loodsen bewaren deze kaarten in een map die ze meenemen aan boord van een schip', zegt Frans. 'Omdat de bodem voortdurend verandert, worden de kaarten regelmatig vernieuwd. De productie en verspreiding ervan is kostbaar en tijdrovend. Bovendien hebben hydrografen, loodsers en verkeersleiders steeds meer behoefte aan kaartmateriaal dat geïntegreerd is met zeekaarten en hydrografische kaarten van kust- en binnenwateren

én dat voldoet aan internationaal vastgestelde eisen en standaarden.' Al met al groeit de vraag naar een efficiëntere informatievoorziening.

> vervolg op pagina 5 bovenaan.

Papieren detail-
kaarten maken
plaats voor een
elektronische kaart
waarin ook
hydrografische-
en zeekaarten
geïntegreerd zijn



Baggeren versus snelle tenders

In 1984 werd het toekomstige beleid voor de verruiming van de Westerschelde uitgestippeld en vastgelegd in het studierapport “Verdieping Westerschelde; programma 48’/43’”. Hiermee zou een einde komen aan het loodswisselen op de Rede Vlissingen, wat later om operationele redenen onmogelijk bleek. De Permanente Commissie laat op dit moment, in het kader van het programma NVW, een onderzoek uitvoeren naar mogelijkheden om het loodswisselen op de rede Vlissingen te kunnen handhaven, met behoud van een vlotte en veilige scheepvaart. In gesprek met Hank Prins, projectleider Baggeren versus snelle tenders.

6

Het rapport “Verdieping Westerschelde” uit 1984 vormde de basis voor het Verdrag tussen Nederland en Vlaanderen uit 1995. In dit verruimingsverdrag werd overeengekomen dat de hoofdvaargeul in de Westerschelde verdiept zou worden tot minimaal 13 meter bij laagwater en verbreed tot maximaal 500 meter. Het rapport (1984) en het verdrag (1995) gingen ervan uit dat een einde zou komen aan het loodswisselen op de rede Vlissingen: één loods zou het hele traject voor zijn rekening kunnen nemen. Hank: ‘Dit was wenselijk, want het wisselen van loodsen op de rede bracht risico’s met zich mee voor het overige scheepvaartverkeer. Vanaf 1996 werd steeds duidelijker, anders dan het studierapport (1984) stelde, dat loodswisselen toch nodig zou blijven. Dit vanwege de lange weg die schepen op de Westerschelde moeten afleggen van de Wielingen tot aan Antwerpen en andersom.’

Met snelle redebotten kunnen loodsen in minder tijd wisselen



wisselen op de rede Vlissingen: één loods zou het hele traject voor zijn rekening kunnen nemen. Hank: ‘Dit was wenselijk, want het wisselen van loodsen op de rede bracht risico’s met zich mee voor het overige scheepvaartverkeer. Vanaf 1996 werd steeds duidelijker, anders dan het studierapport (1984) stelde, dat loodswisselen toch nodig zou blijven. Dit vanwege de lange weg die schepen op de Westerschelde moeten afleggen van de Wielingen tot aan Antwerpen en andersom.’

Twee opties

De werkgroep die belast is met onderzoek naar de nautische veiligheid, bekijkt op dit moment hoe risico’s zo veel mogelijk voorkomen kunnen worden bij handhaving van het loodswisselen. De eerste mogelijkheid is het onderzoeken welke consequenties er zijn voor de veiligheid bij loodswisselen met behulp van snelle tenders. De opvaart zou dan belooft worden in de Wielingen, de afvaart ter hoogte van de geplande Westerschelde Container Terminal (WCT). Wanneer de WCT een feit wordt, zal met deze optie

wellicht een probleem ontstaan: containerschepen zullen dan ter plaatse in de vaargeul draaien om te kunnen aan- en ontmeren. De tweede optie is om meer ruimte te maken op de rede Vlissingen door een gedeelte van de vaargeul uit te baggeren en één of meer wrakken te bergen.

Consequenties

‘De eerste optie brengt een grotere vaarafstand vanaf Vlissingen met zich mee, waardoor meer snelle redebotten dan nu voorhanden zijn, gebouwd moeten worden. Dit zal aan de Vlaamse kant moeten worden uitgevoerd, want aan de Nederlandse kant zijn al een paar jaar twee snelle redebotten in de vaart. Wat betreft optie twee zal een verdragswijziging nodig zijn. Ook moeten er meerdere wrakken worden opgeruimd en zal er aanvullend moeten worden gebaggerd’, besluit Hank. Welke optie uiteindelijk zal worden uitgevoerd, zal blijken als de werkgroep het onderzoek heeft afgerond. ■

Registreren geeft zicht op veiligheid

In het kader van een steeds nauwere samenwerking wordt ernaar gestreefd om dezelfde criteria te hanteren voor de loodsplichtgrenzen en de registratie van de veiligheidssituatie op het Vlaamse en het Nederlandse deel van de Schelde.

De Nederlandse en Vlaamse ministers hebben uitdrukkelijk gesteld dat de invoering van de nieuwe loodsplicht niet ten koste mag gaan van de veiligheid. Dit is de reden voor het opzetten van een gestructureerd gezamenlijk registratiesysteem. Een van de belangrijkste veranderingen in de loodsplichtregeling is dat de lengtegrens van schepen zonder loodsplicht is verhoogd. Door deze wijziging zal het percentage van de beloodste scheepvaart afnemen. Deze vrijstelling geldt niet voor zeeschepen met gevaarlijke stoffen in bulk als lading.

Toezicht

Een absolute voorwaarde bij deze versoepeling is dat de veiligheid op hetzelfde niveau blijft als voorheen. De ministers moeten dit op ieder moment kunnen beoordelen, want zij hebben uiteindelijk de politieke verantwoordelijkheid over het uitgevoerde beleid. Om toezicht mogelijk te maken, zal gestructureerde en eenduidige informatie voorhanden moeten zijn. Op basis hiervan kan de veiligheidssituatie in een gebied in beeld worden gebracht. Bovendien kan dan, mocht er toch iets gebeuren, achteraf worden nagegaan wat er verkeerd ging.

Registratie

Piet Hengst van de beleidspool VVA: ‘Bij de directie Zeeland worden de scheepsongevallen geregistreerd en vastgelegd in SOLO. Van de ongevallen worden een aantal kenmerken vastgelegd zoals plaats, tijdstip, soort ongeval, betrokken schepen, etc. SOLO is een software pakket waarmee tevens een aantal eenvoudige analyses uitgevoerd kunnen worden. De resultaten daarvan worden in de vorm van tabellen en grafieken weergegeven. De registratie van de ongevallen beperkt zich tot de ongevallen in het beheersgebied van de directie.’

Het nu in gebruik zijnde systeem kan de basis vormen voor het nieuw te ontwikkelen Vlaams-Nederlandse registratiesysteem. ■

Verbetering informatiestroom

Voor een veilige en vlotte scheepvaart op de Westerschelde is informatie over bewegingen van schepen en ladingen onmisbaar. Deze informatiestroom begint al op zee en loopt via de vaargeulen door tot in de haven. De onderdelen in deze keten moeten goed op elkaar afgestemd zijn. Dus: op tijd voldoende loodsen en sleepboten, genoeg water op de drempels in de Schelde, een sluis die klaar is om te schutten en een vrije ligplaats... Daarvoor is samenwerking nodig van een groot aantal partijen. De VTMISS-stuurgroep is hiermee bezig, onder leiding van Antoine Descamps.

Uitwisseling van gegevens vindt zowel aan Vlaamse als Nederlandse zijde al plaats, hetzij vrijwillig, hetzij verplicht. Een mogelijkheid om een verdergaande samenwerking te realiseren en processen te stroomlijnen, is het introduceren van VTMISS (Vessel Traffic Management Information Services). VTMISS betekent een efficiënte en geïntegreerde samenwerking tussen partijen zoals overheden, de nautische dienstverleners op de maritieme toegangswegen en binnen de havens en bedrijven in de havens. VTMISS omvat alle activiteiten die de noodzakelijke onderlinge informatiestromen verbeteren en is in sterke mate ondersteunend voor de activiteiten van de verschillende deelnemers.

Win-winsituaties

De VTMISS-stuurgroep, bestaande uit vertegenwoordigers van DGG en Rijkswaterstaat Zeeland en het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap (afdelingen Vlaamse Nautische Autoriteit en Scheepvaartbegeleiding), onderzoekt op dit moment de informatiebehoefte van betrokkenen en inventariseert welke informatie voorhanden is. Bovendien geeft de

stuurgroep de doelstellingen, rolverdeling en betrokken partijen aan binnen de samenwerking. Met VTMISS is een meer gestructureerde informatievoorziening mogelijk, door voor de deelnemers een win-winsituatie te creëren, waarbij aandacht gaat naar de positie van betrokken partners en de vertrouwelijkheid van gegevens. Doel van VTMISS is het integreren van systemen voor verkeersmanagement, verkeersmanagement en havenmanagement. Daarnaast zal VTMISS samenwerking mogelijk maken tussen de verschillende VTS-diensten van de verschillende landen.

Aanzet en sturing

Bij het GNB staan het scheepvaartmanagement en de garantie voor een veilige en vlotte verkeersstroom centraal. Er komt steeds meer behoefte aan optimalisatie van de informatiestromen tussen alle partijen, wat nu al op vrijwillige basis gebeurt. Hiermee wordt het belang van VTMISS nog eens benadrukt.

In de uitwisseling van informatie kunnen ook tegengestelde belangen in het spel zijn. De stuurgroep zal daarom na het onderzoek een concept neerleggen voor

een operationeel sturend orgaan, bijvoorbeeld in de vorm van een werkgroep. Dit orgaan legt contacten tussen partijen, bevordert de samenwerking, coördineert, stroomlijnt de integratie van systemen en gegevens en speelt een rol in de continue verbetering van VTMISS.

Uniek concept

Waar nu al een vraag is naar een vlotte en concrete uitwisseling van gegevens en informatie, zal een VTMISS-concept uitgewerkt worden. Eventuele toekomstige ontwikkelingen naar publiek-private samenwerking tussen bijvoorbeeld havenbedrijven, rederijen, autoriteiten, politiediensten en douane, kunnen hierdoor meer vorm en inhoud krijgen. ‘Het gaat om een uniek concept’, zo besluit Antoine. ■

Definitie VTMISS:

VTMISS intend to respond to public and private demand for facilitating Vessel Traffic Management. They include services distributing in given areas (at regional, national or transnational level) the pertinent information to be used both in real time and in retrieval modes by the actors involved. (EU - Fourth Framework Programme - Concerted Action on VTMISS)

Compleet verkeersbeeld met AIS

Per 1 januari 2003 verplicht de International Maritime Organization (IMO) wereldwijd nieuwe zeeschepen om het Automatic Identification System (AIS) aan boord te hebben. Informatieoverdracht via dit systeem heeft voordelen voor verkeersleiders, loodsen, de kustwacht en de scheepvaart.

AIS is een systeem om informatie over te brengen van het ene schip naar het andere en van een schip naar bijvoorbeeld VTS-centra (Vessel Traffic Services), loodsen en kustwacht. Het gaat om informatie als het IMO-nummer van het schip, het type en de positie, koers en snelheid, diepgang, bestemming, verwachte aankomsttijd en de IMO-gevaarklasse van de lading. Volgens de richtlijnen van de IMO moeten alle zeeschepen uiterlijk in 2008 uitgerust zijn met AIS.

Per 1 januari 2003 wordt AIS wereldwijd verplicht voor nieuwe zeeschepen.

Toepassing

In de eerste plaats heeft de scheepvaart voordeel bij het gebruik van AIS. Het verbetert de veiligheid, omdat met dit systeem te zien is waar andere schepen zich bevinden en wat hun kenmerken zijn. Voor VTS verbetert het systeem het verkeersbeeld en vormt het een aanvulling op het IVS (InformatieVerwerkend Systeem). Met AIS kan bij de verkeers-

Voor de invoering van AIS moet de Schelde Radar Keten worden aangepast



7