

Toekomst

In Vlaanderen zullen dit jaar zo'n twintig mensen worden opgeleid tot VTS-medewerker. In Nederland zijn dit er ongeveer vijf. 'Het opleiden en trainen van VTS-personeel is een langdurig en vooral ook continu proces', legt Jacques uit. 'Want

de ontwikkelingen staan niet stil! Er zal dus steeds moeten worden ingespeeld op nieuwe ontwikkelingen waar VTS-personeel mee te maken krijgt. Denk bijvoorbeeld aan vrijstelling en ontheffing van de loodsplicht en nieuwe systemen, zoals AIS, WESP en VTMS.' Het uiteindelijke

doel van het project is de scheepvaart op een eenduidige manier af te handelen, waardoor een nog veiligere en vlottere doorstroming van het verkeer mogelijk is.

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
Pagina 4 en 5 Foto Colens@Deleuil-Antwerpen

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 (0032) (0)2 553 77 39
rony.slabbink@lin.vlaanderen.be

NVW

Hank Prins en Henk Blaauw via Sabine Simonse:
(0031) (0)118 68 67 37
e.simonse@dzl.rws.minvenw.nl

Voor extra exemplaren van deze nieuwsbrief kunt u bellen of mailen met Sabine Simonse



Wester nieuws brief Schelde

nummer 2 • mei 2003

Uitgave over: Nautische Veiligheid Westerschelde
Gemeenschappelijk Nautisch Beheer

Inleiding – De tweede nieuwsbrief is een feit. Sinds het verschijnen van de eerste nieuwsbrief in september 2002, waar we veel positieve reacties op kregen, is er veel gebeurd. Dit geldt zowel voor het programma Nautische Veiligheid (Wester)Schelde (NVW) als voor het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB). We zijn blij dat de vaart erin blijft!

Deze nieuwsbrief besteedt vooral aandacht aan de plannen voor 2003 en de jaren daarna. Wat betreft het programma NVW vertellen projectleiders over hun projecten. Ze leggen daarbij de nadruk op dit jaar en geven waar mogelijk een doorkijkje naar de ontwikkelingen voor de komende jaren. Voor GNB doen de beide secretarissen van de Permanente Commissie verslag van de voornemens voor Gemeenschappelijk Nautisch Beheer en beleid voor het Scheldegebied.

Positieve ontwikkelingen

Als we de projecten in vogelvlucht bekijken, zien we al snel dat er veel in beweging is. Wij willen graag kort de aandacht vestigen op een aantal opvallende ontwikkelingen.

Het GNB krijgt meer en meer vorm. Er komt aan beide kanten versterking in menskracht, waardoor we de planning kunnen vasthouden. We werken niet alleen aan de strategie. Er worden in 2003 ook al concrete resultaten geboekt!

WESP is door het Europese grensoverschrijdende regionale programma Interreg III geaccepteerd. Dat is een felicitatie waard voor initiatiefnemer Antoine Descamps. Maar ook voor het projectbureau van NVW en projectleider Jan Stout. Ook de centrale Vlaamse en Nederlandse overheden zijn zeer positief. WESP-Interreg zal naar verwachting medio 2006 zijn afgerond. De aanbestedingsprocedures zijn inmiddels gestart! Schelde ECS loopt voorspoedig. Als alles volgens plan verloopt, zal de hele Schelde eind 2003 digitaal in kaart gebracht zijn.

De loodsen hebben een hechte samenwerking en boeken stevig vooruitgang met de Schelde Navigator Marginale Schepen (SNMS). Dit project is inmiddels afzonderlijk aan de NVW lijst toege-

voegd, want het wordt een belangrijk instrument voor de veiligheid.

De PC heeft de Schelde Directeuren Vergadering opdracht gegeven om de problematiek van het loodswisselen op Rede Vlissingen aan te pakken. Vanuit het programma NVW vindt overleg plaats met de beide loodsenorganisaties om de problematiek verder uit te werken. Hierbij wordt gedacht aan de inzet van Swath's ter hoogte van de loodsstations op zee. De Nederlandse en Vlaamse loodsenorganisaties bekijken of dit concept ook bruikbaar is op Rede Vlissingen. Het project Monitoring Nautische Veiligheid (Wester)Schelde is in volle gang en zal in 2003 integraal worden opgezet. Hetzelfde geldt voor VTMS en AIS. Ook is een meerjarige samenwerking aan het groeien voor de opleiding van de Vlaamse en Nederlandse Verkeersleiders. Omroep Zeeland heeft aandacht besteed aan de verlegging van de boeien in de Wielingen, op Rede Vlissingen en in de Schaar van Spijkerplaat. Ook aan WESP hebben zij de nodige aandacht besteed. Voorzitter van de stuurgroep, Henri Haverkamp en projectleider Jacques Loncke, terzijde gestaan door Cees Stedehouder, zijn verantwoordelijk voor de opzet en uitvoering van de gezamenlijke opleiding en de introductie van nieuwe technieken in de opleiding.



Wij zijn verheugd dat er veel nieuwe ideeën bestaan voor projecten binnen het programma NVW. We wensen jullie veel leesplezier met deze nieuwsbrief en staan altijd open voor suggesties, vragen en opmerkingen.

Scheepvaart op de Westerschelde

Jan Daamen en Rik Goetinck



Gemeenschappelijk Nautisch Beheer dichterbij

Nederland en Vlaanderen willen vanaf 1 januari 2005 het beheer en beleid rondom de scheepvaart in het hele Scheldegebied gezamenlijk uitvoeren, zowel juridisch als verdragsrechtelijk. Volgens Rony Slabbinck en Aat de Jong, secretarissen van de Permanente Commissie van Toezicht, hebben de ontwikkelingen op dit gebied sinds de vorige nieuwsbrief niet stilgestaan. Tijd om de plannen eens uitgebreid toe te lichten.

'De Permanente Commissie (PC) heeft al vorig jaar ingestemd met de nieuwe organisatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. Hoe ziet die organisatie eruit? Aat vertelt: 'De PC, ondersteund door de Schelde Directeuren Vergadering (SDV), fungeert als Gemeenschappelijk Nautisch Orgaan (GNO). Hieronder vallen drie diensten. Allereerst de operationele diensten van Vlaanderen en Nederland, waaronder de verkeersleiders, samengebracht in de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA). Ook onder GNO vallen het Beheer en Exploitatie Team (BET) en het Gemeenschappelijk Nautisch Secretariaat (GNS).' Dit laatste houdt zich bezig met de beleidsvoorbereiding van de PC en SDV en de (project)coördinatie. Rony: 'GNO is dus het orgaan dat verantwoordelijk is voor het regionale beheer en beleid voor de scheepvaart.'

Two modellen

De discussie over de inrichting van de nieuwe organisatie loopt nog. Aat: 'Er zijn twee modellen bedacht. De eerste is een geïntegreerde organisatie van Vlaamse en Nederlandse medewerkers, samengebracht op één locatie. Een andere mogelijkheid is verdergaan met de bestaande situatie. Hierbij werken medewerkers van de Vlaamse Nautische Autoriteit en van Rijkswaterstaat Directie Zeeland vanuit de bestaande locaties intensief samen. Zij worden aangestuurd door de PC/GNO.'

Activiteiten 2003

Voor dit jaar staan verschillende activiteiten op stapel. Op inhoudelijk gebied, maar ook wat betreft procedures, juridische aspecten en communicatie rondom Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. 'Op verschillende fronten verwachten we al concrete resultaten', zegt Aat.

Inhoudelijke activiteiten

- Voortgang verhoging nautische veiligheid op de rivier via uitvoering projecten/maatregelen in het kader van nautische bronmaatregelen.
- Voortgang beleidsontwikkeling en invoering maatregelen inzake flexibilisering loodsplicht. **Invoering ontheffingenbeleid** voor schepen van 75 - 90 meter wordt verwacht tussen 1 april en 1 juni.
- Voortgang aanpassing en beheer betonning en bebakening (continue activiteit met o.a. overleg met Directie Noordzee).
- Opstellen voortgangsrapportage ter monitoring en evaluatie van veranderingen in het nautisch beleid. **Rapportage wordt verwacht in mei.**

Procedurele activiteiten

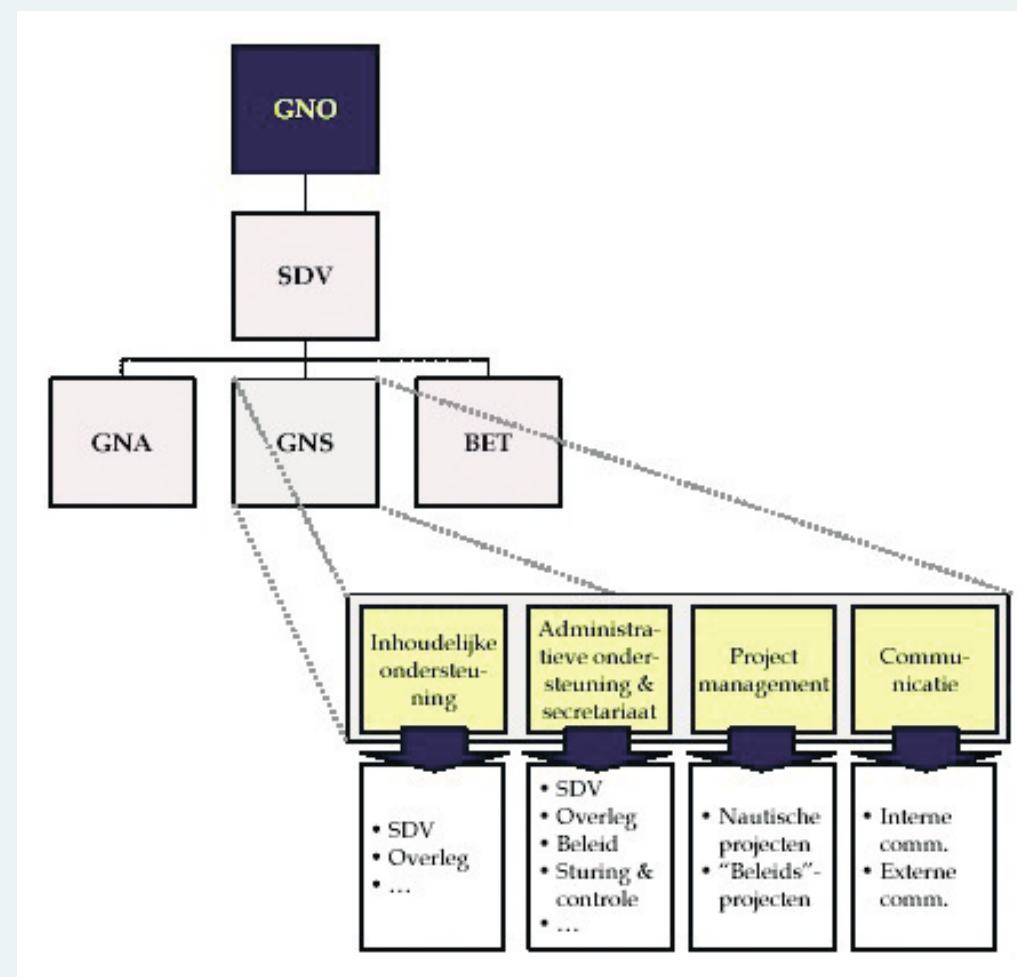
- Voortgaande afstemming verkeersbegeleiding en toelatingsbeleid tussen Scheepvaartdienst Westerschelde (SDW) en Afdeling Scheepvaartbegeleiding (SB) door verdere integratie werkprocessen en publicaties. **Afstemming wordt geïntensiveerd en besproken in Schelde Directeuren Vergadering (SDV).**
- Invoering Nautische Adviesraden ter advisering PC inzake nautisch beleid/beheer. Eerste vergadering technisch-nautische adviesraad 29 januari en bestuurlijk-maatschappelijke adviesraad 10 maart. **Eerste concrete resultaat: advies over ontheffingen-beleid.**
- Invulling overleg tussen PC en havens over afstemming beleid en beheer rivier en havens. Eerste overleg tussen PC en havens was op 13 februari. De GNA zal structureel overleg voeren met de nautische havenautoriteit om de nautische ketenbenadering vorm te geven.

Juridische activiteiten

- *Bijdragen GNB aan juridisch team dat werkt t.b.v. Technische Schelde Commissie (TSC) en PC inzake juridische inkadering van toekomstig beleid en beheer Schelde-estuarium.*
- *Bijdrage aan Commissie Herziening Scheldereglement, waarin regelgeving Nederland en Vlaanderen inzake scheepvaart wordt afgestemd en geïntegreerd. Medio dit jaar vaststelling regels voor ontheffingenbeleid.*
- *Coninu vertalen Europese regelgeving naar GNB.*

Communicatie-activiteiten

- *Opstellen communicatiebeleid PC en SDV in het algemeen. Daarnaast GNB herkenbaar maken binnen eigen organisaties en bij externe Nederlandse en Vlaamse belanghebbenden.*
- *Veelheid aan bestaande informatie over Schelde en alles wat in toekomst valt onder het GNB terugbrengen tot overzichtelijke, gestructureerde informatie.*
- *Inzet van diverse communicatiemiddelen versterken en deze verder vormgeven. Bijvoorbeeld onderdeel GNB in Nieuwsbrief. Maar ook website voor PC zaken in het algemeen en GNB in het bijzonder.*



Versterking

'Inmiddels kunnen we weer nieuwe namen toevoegen van medewerkers die de processen van de voorgenomen verdergaande samenwerking ondersteunen. Aan Nederlandse kant zijn dit Sandra Borowski en Ben Sinke. Aan de Vlaamse kant begroeten we Els Bogaert en Arlette Lambrechts', besluit Aat.

Schelde-breed

Later zal het GNB een onderdeel vormen van de nieuwe samenwerking in het kader van de langetermijnvisie voor het gehele Scheldegebied (Schelde-estuarium). Hierbij streven Nederland en Vlaanderen ernaar breder samen te werken op het gebied van beleid en beheer van het Schelde-estuarium.

Gevolgen voor de werkvloer

Het invoeren van het GNB heeft geen directe consequenties voor het dagelijks werk van de loodsen en de VTS-operatoren (Vessel Traffic Services). Wel zal de bestaande samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse VTS-medewerkers nog verder worden uitgebouwd. Dat zal zich vertalen in aangepaste afstemingsprocedures voor het toelatingsbeleid. De nauwere samenwerking tussen de twee overheden (Vlaanderen en Nederland), de verkeersleiders en de twee loodsdiensten zal een groei- en leer-

*Schematisch overzicht van het
Gemeenschappelijk
Nautisch Orgaan*

*Nederland en
Vlaanderen streven
naar een gezamen-
lijk beheer en beleid
rondom de scheep-
vaart in het
Scheldegebied*

WESP wordt Interreg-project!

WESP maakt snel en eenvoudig computerberekeningen mogelijk voor vaarplannen van scheepvaart. Over drie jaar zal de (Wester)ScheldePlanner volledig geïntegreerd zijn in de Schelde Radar Keten. Projectleiders Jan Stout en Martin Mesuere vertellen enthousiast over deze ontwikkeling.



Met WESP is een vlotte navigatie op de Schelde mogelijk en kunnen calamiteiten worden voorkomen

'WESP

heeft twee belangrijke doelen', begint Jan. 'Allereerst zorgt dit instrument ervoor dat diepstekende, marginale schepen zo vlot en veilig mogelijk op de Schelde kunnen navigeren. Daarnaast kunnen ongewenste situaties worden voorkomen.' Martin: 'We willen bijvoorbeeld vermijden dat schepen elkaar in nauwe bochten passeren of oplopen. Met WESP kunnen verkeersleiders zo'n situatie zien aankomen en kunnen ze tijdig bijsturen.'

Modern instrument

Jan: 'Tot op de dag van vandaag berekenen verkeersleiders en cheffloodsen vaarplannen voor diepstekende (marginale) schepen handmatig. Ze nemen hiervoor de noodzakelijke kielspeling als uitgangspunt. Daarnaast houden ze rekening met onder andere wind, golven, getij en de weersverwachtingen. Ook factoren als de inzinking van het schip (het zogenaamde squateffect) en de foutenmarges in de opgegeven ligging van de bodem spelen daarbij een rol. In de eerste versie van

WESP kunnen deze berekeningen snel en eenvoudig met de computer worden uitgevoerd.'

Voorwaarts

Bij de stuurgroep Interreg is een aanvraag ingediend om van WESP een Interreg III-project* te maken. 'De aanvraag moest voldoen aan verschillende voorwaarden. Zo moet het project niet alleen grensoverschrijdend zijn. Ook de medewerking van de betrokken provincies Zeeland, Oost- en West-Vlaanderen en Antwerpen is nodig', legt Martin uit. Jan: 'De stuurgroep Interreg heeft inmiddels positief geadviseerd over onze aanvraag. Daar ben ik blij mee. Dit is voor het team van WESP en voor het programma Nautische Veiligheid Westerschelde als geheel een belangrijke stap voorwaarts!'

Snel in gebruik

'Dankzij de goedkeuring en financiële ondersteuning van Interreg kunnen we nu direct beginnen met de aanbestedingsprocedures. Deze procedures nemen ongeveer zes maanden in beslag. De invoering van WESP zal dus wat later

plaatsvinden dan gepland. Na de zomer kunnen we met de eerste versie starten. Deze kan over een jaar in gebruik worden genomen. Binnen drie jaar kunnen we dan daadwerkelijk beschikken over een operationele WESP die volledig is geïntegreerd in de Schelde Radar Keten', besluit Martin. ■

* Dit project wordt mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling, de Vlaamse Gemeenschap, de Nederlandse Overheid, de provincies Oost-Vlaanderen, West-Vlaanderen en Zeeland.



ECS en SNMS in testfase

De meetinformatiediensten van Rijkswaterstaat Zeeland en de Administratie Waterwegen en Zeewezen hebben sinds de vorige nieuwsbrief hard gewerkt aan een Electronic Chart System (ECS) voor de Schelde. Binnenkort worden proeven uitgevoerd met de Schelde Radar Keten (SRK) om de elektronische kaarten te testen.

De Schelde Navigator voor Marginale Schepen (SNMS), een nauwkeurig navigatie- en dokkingsysteem dat aan ECS gekoppeld kan worden, is al in de testfase en wordt naar verwachting dit jaar in gebruik genomen. Projectleiders Frans Mol en Rein Midavaine lichten hun projecten toe.

'De meetinformatiediensten van RWS en AWZ hebben twee ECS-kaarten gemaakt. Voor het Vlaamse zeegebied is dit een ENC-kaart (Electronic Nautical Chart). Deze kaarten moeten geheel voldoen aan de standaarden die de IHO (International Hydrographic Organisation) oplegt voor elektronische zeekaarten en heeft dezelfde schaal als de huidige papieren zeekaarten. De tweede kaart die de meetdiensten hebben gemaakt, is een ECS-kaart voor het gebied van de Nederlands-Belgische grens tot de ankerplaats Everingen. Met deze ECS-kaarten is op punten afgeweken van de IHO-specificaties. Het gaat hier om een kaart met meer gedetailleerde dieptegegevens. Deze zal in 2003 worden uitgebreid tot Wintam bij Vlaanderen', vertelt Frans trots.

Proeven met ECS

In de komende periode wordt een eerste proef uitgevoerd met de Schelde Radar Keten om de ECS-kaarten ook op het radarscherm te krijgen. 'Als de testen succesvol blijken, zullen loodsen, verkeersleiders en ook de radarwaarnemers de ECS-kaarten in gebruik nemen', zegt Frans. Binnenkort is een website beschikbaar waar loodsen en verkeersleiders/ radarwaarnemers snel nieuwe kaarten kunnen downloaden en op schaal afdrukken. De site, www.schelde-ECS.nl, zal tevens met een link vanaf de sites van het Nederlandse en het Vlaamse Loodswezen bereikbaar zijn. De verschillende gebruikers krijgen een toegangscode.

SNMS

Rein Midavaine is projectleider van SNMS. Hij vertelt: 'SNMS is een nauwkeurig satellietgestuurd geulnavigatie- en dokkingsysteem. Het geeft de loods informatie over de exacte positie van het schip op de Schelde. Daarnaast kan het straks ook lokaal worden ingezet als hulpmiddel bij het afmeren en uitvaren en het navigeren in bochten.' De SNMS werkt met een laptop en twee ontvangers. Frans: 'SNMS en Schelde-ECS zijn



aan elkaar te koppelen. Hierdoor heeft de loods aan boord van een schip direct controle op de positie en bewegingen van het schip. De vlotheid en veiligheid op de Schelde zullen door deze combinatie verbeteren.'

Testfase navigator

SNMS wordt sinds juni 2002 getest op het Nederlandse deel van de Schelde. Voorlopig worden de waterstanden nog handmatig ingevoerd in het systeem.

Later dit jaar - wanneer het hydro-meteorologische distributie-systeem in gebruik wordt genomen en gekoppeld is aan ECS - zullen deze gegevens on-line ingelezen worden. Rein: 'De kinderziekten zijn er nog niet uit, maar die zijn nu eenmaal onontkoombaar. Ik hoop dat we het systeem toch operationeel en "gezond" krijgen in de loop van dit jaar.' Gedurende de verdere ontwikkelingen zullen ook de Vlaamse loodsen betrokken worden bij dit project. ■

Door ECS en SNMS te koppelen heeft de loods aan boord direct controle over de positie en bewegingen van het schip

Veiliger loodswisselen op Rede Vlissingen

Het loodswisselen op de Rede Vlissingen is al jaren een veelbesproken onderwerp. Het drukke knooppunt ligt immers ingeklemd tussen Vlissingen en Breskens en juist daar wisselen vaak schepen van loods. Loodswisselen is een ingewikkelde operatie. Het risico dat er iets gebeurt, is groot. Hank Prins, projectleider Nautische Veiligheid Westerschelde: 'Zeker als je bedenkt dat de Vlaamse en Nederlandse havens samen behoren tot de belangrijkste en drukste havens ter wereld.'

'De Technische Schelde-commissie heeft in juni 1984 in het studierapport "Verdieping Westerschelde" als voor-naamste vastgesteld welke afmetingen voor de hoofdvaargeul moeten worden aangehouden', vertelt Hank. De gedachte was toen ook dat het loodswisselen op de Rede Vlissingen sterk zou afnemen. Maar dit gebeurt nog steeds op die plaats!'

Knooppunt Vlissingen

Rede Vlissingen is een complex knooppunt voor de scheepvaart. Hoe kunnen we het risico van een aanvaring daar verminderen? Hank: 'Je kunt de vraag stellen of we de vaarweg dan moeten verruimen, of dat we de situatie minder complex moeten maken.' Dit laatste gebeurt onder andere door de vaarweg uit te breiden en opnieuw in te richten middels het verleggen van betonning. 'Het ankergebied op de Rede wordt verkleind dankzij een terughoudend ankerbeleid. Met het "just-in-time"-principe, hebben we het aantal ankerliggers teruggebracht van 3000 tot 1000 à 1500 per jaar*.'



Flexibele loodswisselplaatsen

De inzet van snelle tenders wordt gezien als beste oplossing om de veiligheidsrisico's van het loodswisselen op Rede van Vlissingen te verminderen. De Permanente Commissie (PC), het orgaan dat toezicht houdt op de Nederlandse en Vlaamse Loodsenorganisaties bekijken op dit moment of Swath's kunnen worden ingezet voor de Redediensten. Dit is een scheepstype waarmee de Duitse loodsdiensten al een paar jaar zeer positieve ervaringen hebben opgedaan.

belangrijke overwegingen een rol bij de problemen rond het loodswisselen', zegt Hank. 'Het is natuurlijk allereerst belangrijk dat de veiligheid zoveel mogelijk toeneemt. Daarnaast moet de schaarser wordende loodsen capaciteit zo efficiënt mogelijk worden benut. Ten derde moet rekening worden gehouden met operationele eisen en een zo efficiënt mogelijke bedrijfsvoering. Er doen zich nieuwe marktontwik-

kelingen op het gebied van loodsboten, zoals bijvoorbeeld in Duitsland, voor die invloed kunnen hebben op het loodswisselen op Rede Vlissingen.' Nederlandse en Vlaamse Loodsenorganisaties bekijken op dit moment of Swath's kunnen worden ingezet voor de Redediensten. Dit is een scheepstype waarmee de Duitse loodsdiensten al een paar jaar zeer positieve ervaringen hebben opgedaan.

Enkele cijfers

De statistieken laten volgens Hank zien dat Antwerpen, Gent, Vlissingen, Terneuzen, Zeebrugge en Oostende samen een vierde plaats innemen op de wereldhavenranglijst, op basis van het totale aantal overgeslagen tonnen. 'Weinigen realiseren zich dat. De Vlaamse en Nederlandse Scheldehavens samen staan bovenaan op de wereldhavenranglijst van overslag van vloeibare brandbare en toxische gassen. Daarom is het zo belangrijk om de risico's te verkleinen.'

* Elders in deze nieuwsbrief geeft Frans Mol, projectleider Boeien en bakens, toelichting op de ligging van de geulen, ankergebieden en de positie van boeien en bakens.

Veiligheid Scheldegebied zichtbaar

Hoeveel schepen komen er dagelijks op de Schelde? En wat kunnen we zeggen over de veiligheid in het gebied? Het project Monitoring Nautische Veiligheid (Wester)Schelde realiseert een Vlaams-Nederlands systeem dat antwoord geeft op deze vragen. Het systeem kan op ieder moment de situatie in het Scheldegebied over een bepaalde periode in het verleden laten zien. We gingen in gesprek met projectleden Pieter van Tilburg, Johan Deman en Piet Hengst.

'Met Monitoring Nautische Veiligheid (Wester)Schelde willen we voortdurend inzicht krijgen in de veiligheid van de verkeersafwikkeling door het Vessel Traffic Services Scheldemonden', begint Pieter. 'Zo kunnen we snel en makkelijk de plaats van eventuele knelpunten bepalen.'

Wat zien we precies?

Johan legt uit: 'Het doel van het project is te kunnen zien hoeveel scheepsreizen er in een bepaalde periode door de beroepsvaart in het Scheldegebied gemaakt zijn. Daarnaast willen we ook het aantal calamiteiten zoals aanvaringen en grondingen kunnen vaststellen in dezelfde periode.' 'Deze informatie kan worden uitgewerkt naar vaartuig, locatie en hoogte van een eventueel schadebedrag', vult Piet hem aan.

Landelijke rapportage

De bevoegde Ministers en de Permanente Commissarissen van Toezicht op de Scheldevaart willen jaarlijks geïnformeerd worden over de situatie op de Schelde. Piet: 'De overheid heeft aangegeven dat flexibilisering van de loodsplicht niet ten koste mag gaan van de

veiligheid. Dit moet dus gaan blijken uit deze rapportages. Daarom is het heel belangrijk dat beide overheden snel over de door hen gewenste informatie kunnen beschikken. De rapportages zullen ook worden gebruikt voor de Schelde directoren en binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.'

Plan van aanpak

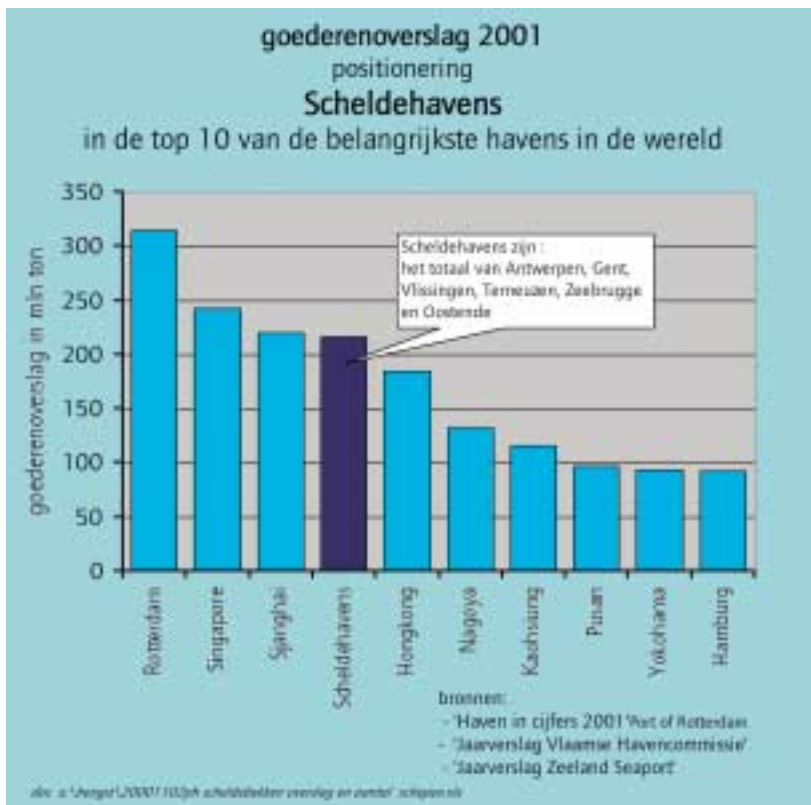
Om het doel te kunnen bereiken en de ministers goed op de hoogte te houden, werkt het project Monitoring Nautische Veiligheid op dit moment hard aan een nieuw Informatie Verwerkend Systeem van de Schelde Radar Keten (IVS-SRK). Daarnaast krijgt het bestaande ongevalenregistratiesysteem SOLO een upgrade. De nieuwe versies van IVS-SRK en SOLO zullen aan elkaar worden gekoppeld of regelmatig op elkaar afgestemd worden. Daardoor kan SOLO straks automatisch worden bijgewerkt. 'Zo wordt bij een calamiteit informatie vanuit alle centrales binnen de SRK straks direct naar een

centraal punt gebracht', vertelt Johan. 'Nu gebeurt dit nog handmatig achteraf vanuit journaals. We streven ernaar om in de toekomst zo efficiënt mogelijk te werken en dus het handmatige werk zo veel mogelijk te laten vervallen.'

Aanpak op lange termijn

Later in 2003 zal een begin worden gemaakt met het optimaliseren van het monitoring systeem. 'We gaan dan de werkwijze van het monitoring systeem in kaart brengen', legt Johan uit. 'Daarnaast bekijken we welke eisen worden gesteld aan het verkrijgen en verwerken van gegevens (handmatig en via koppelingen) en aan rapportages. Ook gaan we kijken aan welke rekenprocessen we moeten voldoen binnen het databestand.' Een extern onderzoeksbureau zal de functionele en operationele eisen en het bestek ontwikkelen. Deze eisen bepalen de invulling van de te gebruiken techniek en van het data beheer waar aan het systeem moet voldoen.

Het project Monitoring Nautische Veiligheid werkt aan een nieuw Informatie Verwerkend Systeem voor de Schelde radar Keten



Basis voor VTMISSchelde gelegd

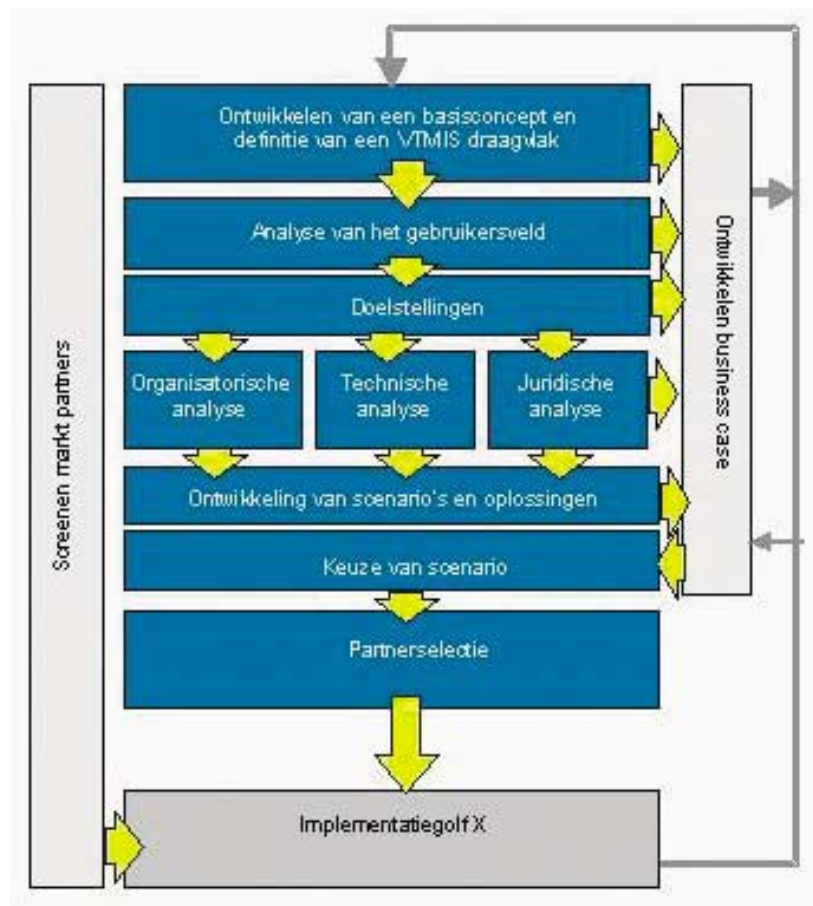
Van verschillende kanten wordt informatie uitgewisseld in het Scheldegebied. Om deze informatiestromen te kunnen organiseren, is een VTMISSchelde gewenst. De basis hiervoor is gelegd. 'Daarmee is een veelbelovend begin gemaakt met het structureren van de informatiestroom van de scheepvaart, ladingen en havens in het Scheldegebied', zegt Lieven Dejonckheere, medewerker van het project VTMISS, dat geleid wordt door projectleider Antoine Descamps.

'VTMISS

(Vessel Traffic Management and Information Services) is geen eenvoudig begrip', zegt Lieven. 'Als we kijken naar de schepen die onze havens aandoen, kunnen we verschillende soorten informatie onderscheiden. De drie belangrijkste voorbeelden daarvan zijn de communicatie met de schepen op de Schelde en in de havens en communicatie met betrekking tot de logistiek. Je kunt je voorstellen dat er veel samenhang en overlappenden zijn.' Centraal uitgangspunt bij VTMISS is om al deze verschillende soorten informatie te stroomlijnen. 'Zo kunnen we de veiligheid en vlotheid van de scheepvaart in het Scheldegebied vergroten.' Bij het opzetten van VTMISS voor het Scheldegebied worden alle partijen betrokken. Dit zijn bijvoorbeeld overheidsorganisaties, dienstverleners op de maritieme toegangswegen zoals loodsen en verkeersleiders, havenbedrijven en het havengebonden bedrijfsleven.

Studie Schelde Radar Keten

Begin vorig jaar werd in het kader van het lopende project IVS-SRK (Informatie Verwerkend Systeem van de Schelde Radar Keten) een koppelingsstudie verricht. Met dit onderzoek is de basis gelegd voor het realiseren van een VTMISSchelde. 'We wilden bekijken hoe de negen verschillende organisaties (havens, loodsdiensten en VTS) het beste hun informatie over scheepvaart kunnen uitwisselen. De resultaten van deze studie hebben we uitvoerig toegelicht in de



Stappenplan VTMISS

Schelde Directeuren Vergadering (SDV) van 15 oktober 2002. De Permanente Commissie heeft onze aanbevelingen geaccepteerd. Ook de stuurgroep Koppelingen kon zich in hoofdlijnen vinden in onze plannen.'

Uitgangspunten realisatie

De huidige VTS (Vessel Traffic Services) speelt een centrale rol bij de realisatie van VTMISS. 'Er is een aantal belangrijke uitgangspunten te noemen bij de opzet. Het eerste uitgangspunt is het Brokersysteem. Dit is een berichten "carousel" systeem, een centrale draaischijf voor berichtenuitwisseling, beheerd door de VTS-autoriteiten. Danzij dit systeem kunnen alle betrokken partijen informatie uitwisselen. De realisatie van een dergelijke broker is de aanzet tot het verder realiseren van een overkoepelend VTMISS concept. Het tweede uitgangspunt is dat bij VTMISS elke partner verantwoordelijk is en

blijft voor het eigen systeem en voor de koppeling met de centrale berichtenverwerking dat door de VTS autoriteit wordt beheerd. Als derde zal gestreefd worden naar eenheid in de berichten.'

VTMISS

'De stuurgroep heeft eind vorig jaar een aangepast stappenplan voor VTMISS opgesteld. De stappen "analyse van het gebruikersveld" en "doelstellingen formuleren" worden in 2003 uitgevoerd.' Onderstaande figuur laat zien in welke stappen de implementatie van VTMISS plaatsvindt. ■

AIS vergroot veiligheid Scheldegebied

Conform de IMO*/IALA** richtlijnen is de invoering van Universal Shipborne Automatic Identification System (AIS) aan boord van schepen gestart. Recent heeft de IMO besloten de introductie ervan te verkorten van zes naar vier jaar (periode 2002-2006).

AIS levert informatie op basis van het broadcastprincipe. 'Dat wil zeggen dat de AIS aan boord van schepen op gezette tijden zijn (nog beperkte) gegevens met betrekking tot schip en lading uitzendt', begint Victor Cox, projectleider AIS. 'Bevraging vanuit de wal naar het schip is ook mogelijk, evenals informatie-uitwisseling tussen schepen onderling.'

Studie

'Dit jaar vindt een haalbaarheidsonderzoek plaats naar de integratie van AIS in de Schelde Radar Keten (SRK)', gaat Victor verder. Het inmiddels lopende onderzoek bestaat uit:

- onderzoek naar de integratie van AIS in het bestaande radarwaarnemings-systeem (RW-systeem) en Informatie Verwerkend Systeem (IVS) van de Schelderadarketen
- onderzoek naar het benodigde radio-technisch dekkinggebied
- onderzoek naar het te realiseren AIS-datanetwerk aan de wal
- inventarisatie van schepen van AWZ (Administratie Waterwegen en Zeewezen) en Rijkswaterstaat Zeeland die zullen worden uitgerust met AIS
- demonstratie aan de hand van een proefopstelling
- onderzoek naar de toepasbaarheid van de bestaande datanetwerkinfrastructuur en de aanwezige gebouwen en opstanden in de SRK
- onderzoek naar de impact van AIS op de operationele werking van de SRK op werkplekniveau.

Na afronding van de studie, begin 2004, start de implementatie van AIS. De bedoeling is dat in 2005 het implementatieproject eindigt. De introductie is dan in 2006 afgerond.

Betrokkenheid

'We willen de loodsen en medewerkers van de VTS-centrales (Vessel Traffic Services) bij de uitvoering van de studie en implementatie van AIS betrekken', legt Victor uit. 'Daarom is er onlangs een klankbordgroep opgericht. Deze groep staat onder leiding van Pieter van Tilburg en Johan Deman (functioneel beheer/BET).'



Eén van de radars van de Schelde Radar Keten

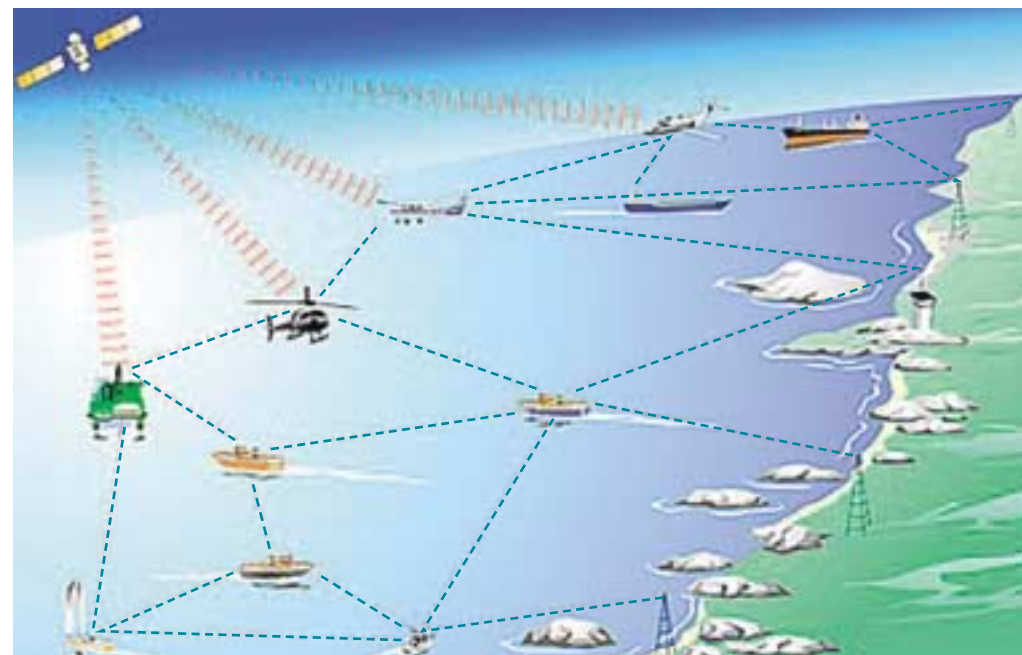
Toekomst

AIS zal op veel gebieden een toegevoegde waarde leveren voor het VTS. 'Het systeem zal een ondersteunende en aanvullende functie vervullen voor de Schelde Radar Keten', zegt Johan. 'Het zal de radar zeker niet gaan vervangen.' Victor: 'Er ontstaat straks een nog duidelijker beeld van alle gebruikers in het betreffende gebied. Schepen kunnen niet meer met elkaar verward worden en je weet van ieder schip bijvoorbeeld exact welke lading het aan boord heeft. De

kwaliteit van het radarsysteem verbetert dus aanzienlijk.' Daarnaast heeft AIS een positieve uitwerking op het IVS (Informatie Verwerkend Systeem). 'De informatie van AIS kan namelijk ook gebruikt worden in het kader van VTMISS (Vessel Traffic Management Information System).' VTMISS wordt elders in deze nieuwsbrief nader toegelicht. ■

* IMO: Internationale Maritieme Organisatie
** IALA: International Association of Lighthouse Authorities

Met AIS ontstaat een exact beeld van schepen op de Westerschelde



Aanpassen vaargeulen en ankerplaatsen

Waar was het ook al weer voor bedoeld, 'Boeien en bakens'? En hoever staat het project op dit moment? Vanuit een vol kantoor gaf projectleider Frans Mol uitleg en nam de stand van zaken van het project met ons door.

Frans: 'op drie plaatsen in de Schelde kan de navigatie veiliger gemaakt worden door de ligging

van de geulen iets aan te passen. Dat is bijvoorbeeld zo op Rede Vlissingen. Ook hebben we gekeken naar de ligging van

ankerplaatsen, zoals in de Wielingen. Natuurlijk zorgen we ook voor een optimale positie van de boeien en de bakens ter plaatse.' Jammer genoeg kon Ad van der Weel, die zich in de praktijk heel veel met deze problematiek bezighoudt, niet bij het gesprek aanwezig zijn.

Stand van zaken van het project

'De plannen voor de herinrichting van het oostelijke deel van de Wielingen en voor Rede Vlissingen zijn klaar. De uitvoering ervan gebeurt in het tweede kwartaal van dit jaar. De wijzigingen zullen in alle nautische zeekaarten worden doorgevoerd.' De in het kader van het project ontwikkelde plannen werden besproken met alle betrokken partijen: onder andere Nederlandse en Vlaamse loodsen en de Verkeersleiders, zodat er een breed draagvlak voor ontstond. 'De aanpassingen ter plaatse van Hansweert worden dit jaar nader bekeken, omdat de eerste voorstellen afgewezen zijn door de loodsen en de verkeersleiders. De situatie daar is namelijk nautisch gezien heel erg lastig.'

Rede Vlissingen

De ankerplaats op Rede Vlissingen werd opnieuw ingedeeld en aangepast. 'In feite is het ankergebied aan de noordelijke kant een stuk verkleind. De ingang Schaar van Spijkerplaat hebben we vrijgemaakt, zodat niet meer dwars door het ankergebied gevaren moet worden; dit komt uiteraard de veiligheid ten goede.'

Vlaamse en Nederlandse samenwerking

Frans Mol is ervan verzekerd dat er een goede professionele en operationele samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse vaarwegmarkeringsdiensten zal ontstaan. Hij is ervan overtuigd dat dit een win-win situatie voor beide partijen zal betekenen en hoopt dan ook spoedig de besprekingen te kunnen starten. Immers, wanneer Vlamingen en Nederlanders elkaars boeien zouden helpen repareren of verplaatsen, afhankelijk van welke haven er het dichtst bij is, zou dit veel winst betekenen, zowel qua tijd als qua middelen. 'Een eerste stap is nu om te onderzoeken in hoeverre we met elkaars materiaal kunnen en willen omgaan.'

Vlaams-Nederlandse opleidingen VTS

Voor een blijvend vlotte, veilige en efficiënte op- en afvaart op de (Wester)Schelde is goed opgeleid personeel noodzakelijk. In verband met de voortdurende ontwikkelingen in de scheepvaart en daarmee ook op gebied van de verkeersbegeleiding is in 2002 een begin gemaakt met het project "Gezamenlijke Opleiding & Training VTS-personeel". We gingen in gesprek met Jacques Loncke, celhoofd VTS afdeling Scheepvaartbegeleiding en Cees Stedehouder, hoofdinstructeur Nautische opleidingen Zeeland.



Vanuit het Schelde Coördinatie Centrum in Vlissingen worden de nautische opleidingen van Rijks-waterstaat Directie Zeeland gecoördineerd

Jacques schets in een paar zinnen de inhoud van het project: 'In de regio Scheldemonden zal in de toekomst een gezamenlijke Vlaams-Nederlands nautische opleiding worden verwezenlijkt voor VTS-personeel (Vessel Traffic Services). Deze opleiding moet in overeenstemming zijn met de IALA* V-103 richtlijnen en up-to-date blijven qua nieuwe ontwikkelingen.'

Haalbaarheid

'In 2003 starten we met een haalbaarheidsonderzoek', gaat Cees verder. 'Hierin bekijken we de verschillen en overeenkomsten tussen de manieren waarop aan beide zijden van de grens opleidingen gegeven worden. Daarbij onderzoeken we of het mogelijk is de opleidingen in de nabije toekomst gezamenlijk uit te voeren.' De structuren van de opleidingen in Vlaanderen en Nederland zijn niet gelijk. In Nederland is er verschil tussen landelij-

ke en regionale opleidingen. Aan de Vlaamse kant lopen de landelijke en regionale opleidingen door elkaar heen. 'Vlaanderen heeft toegezegd deze twee delen ook uit elkaar te willen trekken, zodat er makkelijker een vergelijking gemaakt kan worden. Is deze stap uitgevoerd, dan staat in principe niets het gezamenlijke opleidingstraject meer in de weg', zegt Cees enthousiast.

Plan van aanpak

Jacques legt uit dat in het plan van aanpak voor 2003, dat door de projectgroep is opgesteld, een twee-sporenwerkwijze wordt gevolgd. 'Het eerste spoor betreft de integratie van bestaande algemene basisopleidingen. Het tweede spoor betreft de opzet en integratie van specifieke trainingen.'

* IALA: International Association of Lighthouse Authorities

Integratie van bestaande opleidingen:

- inventarisatie van de bestaande opleidingen
- uitvoeren van een "kloof-analyse" tussen de bestaande opleidingen
- toetsen van de bestaande opleidingen aan de IALA V-103 richtlijnen
- aanduiden van gezamenlijke modules of delen ervan

Opzet en integratie van specifieke trainingen:

- onderzoek naar verschil in bevoegdheden tussen Vlaamse en Nederlandse VTS-operatoren
- het op elkaar afstemmen van trainingen over het toepassen van bestaande instructies
- het gebruiken van dezelfde procedures en methoden bij het opzetten van nieuwe trainingen aangaande:
 - specifieke manoeuvres en situaties
 - vrijstellingsbeleid van loodsplicht
 - nieuwe ontwikkelingen op VTS gebied
 - nieuwe wetgeving en/of regelgeving.

De West Cardinale-boei is één van de boeien in de vaargeulen van de Westerschelde



Nieuwe situatie Rede Vlissingen

