

Memorandum wil risico's vervoer gevaarlijke stoffen verminderen

Op 4 maart 2002 ondertekenden de Vlaamse minister Stevaert, de Nederlandse minister Netelenbos, de Gouverneur van de Provincie Antwerpen en de Commissaris van de Koningin in Zeeland een Memorandum van Overeenstemming. In dit memorandum zijn afspraken vastgelegd om de risico's van het transport van gevaarlijke stoffen over de Westerschelde te verminderen. Dat is nodig, omdat gedeelten van Breskens, Vlissingen en Hansweert in de risicozones liggen.

Foto Frank Bollebakker

De Gouverneur van Antwerpen en zijn Zeeuwse collega hebben een coördinerende rol op zich genomen om uitvoering te geven aan de afspraken in het Memorandum. Zij werken hierbij aan vier sporen.

Actuele risicostudie

Als eerste wordt een nieuwe risicostudie uitgevoerd. Deze moet een actueel en goed beeld van de veiligheidssituatie geven. Hieruit volgen dan eventueel aanvullende veiligheidsmaatregelen. De studieresultaten worden begin 2004 verwacht.

Minder ammoniakpassages

De tweede stap is vermindering van het ammoniaktransport. Op dit punt hebben de autoriteiten al een opmerkelijke vooruitgang geboekt: BASF Antwerpen heeft een contract afgesloten met Hydro-Agri Sluiskil. BASF zal jaarlijks zo'n 100.000 ton ammoniak afnemen van Hydro-Agri, en dus niet meer van overzee laten komen. Dit bete-

kent dat de ammoniakhoeveelheid die Vlissingen passeert, jaarlijks met 20 à 25% afneemt.

Nautische bronmaatregelen

De uitvoering van nautische bronmaatregelen valt onder de bevoegdheid van de Permanente Commissie. Deze maatregelen worden uitgewerkt in het programma Nautische Veiligheid Westerschelde.



Rampenbestrijding

De laatste stap in het viersporenbeleid is het actualiseren en nader op elkaar afstemmen van de rampbestrijdingsplannen voor de Westerschelde en de Beneden-Zeeschelde. Momenteel is er een voorbereidend onderzoek aan de gang over deze problematiek. Dit bevindt zich in een vergevorderd stadium.

Ongevallen op de Westerschelde



Afgelopen zomer vonden twee scheepsongevallen plaats op de Westerschelde. Het betreft de aanvaringen tussen de Pelican I en de Maersk Bahrein in het Nauw van Bath en tussen de Grande Nigeria en de Nada V in de Pas van Rilland. Deze ongelukken hebben het veiligheids-

vraagstuk weer duidelijk onder de aandacht gebracht. Gelukkig waren er in beide gevallen geen persoonlijke slachtoffers. Wel was er sprake van aanzienlijke schade aan de schepen. Stremming voor de scheepvaart is in beide gevallen tot een minimum beperkt gebleven, mede door een goede samenwerking tussen Vlaamse en Nederlandse collega's.

Wat de oorzaak was van de ongevallen, is pas duidelijk als de Raad voor de Scheepvaart het onderzoek heeft afgerond. Daarop vooruitlopend zijn de ongevallen intern al onderwerp van overleg tussen de GNA en de loodsdiensten in de Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden. Deze commissie, opgericht door de PC, wil zo snel mogelijk beleidsafspraken maken om de kans op ongevallen ter hoogte van de smalle passages van de Westerschelde te verkleinen.

Colofon

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Rijkswaterstaat / Directie Zeeland

Redactie

Henk Blaauw, Aat de Jong, Hank Prins,
Sabine Simonse, Rony Slabbinck,
Piet Sterrenburg, Ben Sinke, Arlette
Lambrechts en Lievens Communicatie

Fotografie

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Rijkswaterstaat / Directie Zeeland

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 Slabbinck (0032) (0)2 553 77 39 /
rony.slabbinck@lin.vlaanderen.be

NVW

Hank Prins en 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 67 37 /
e.simonse@dzl.rws.minvenw.nl

Nautisch Nieuws Regio Schelde

nummer 3 • november 2003

Inleiding – Voor u ligt het Nautisch Nieuws Regio Schelde. Om dit blad duidelijker te onderscheiden van andere uitgaven over het Scheldegebied, hebben we een nieuwe naam voor de bekende nieuwsbrief. Dit blad staat echter nog steeds vol informatie over Nautische Veiligheid Westerschelde en Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. Om ons heen zien we tal van positieve ontwikkelingen. Allereerst zijn we erg ingenomen met het feit dat de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen steeds meer gestalte krijgt in het dagelijkse werk. Wij kunnen wel plannen bedenken en strategieën ontwikkelen, maar het gaat er natuurlijk om dat er in de praktijk iets gebeurt.

Er wordt continu gewerkt aan de veiligheid van de scheepvaart op de Schelde. De techniek ontwikkelt zich razendsnel en is steeds beter toepasbaar in de praktijk. Een prachtig voorbeeld hiervan is de elektronische kaart (ECS). Als we deze kaart koppelen aan boordinstrumenten en positie-informatie van satellieten, ontstaan legio mogelijkheden. Ook de transponder (AIS) is een mooi voorbeeld van een recente ontwikkeling. De invoering van dit instrument zal zonder twijfel in sterke mate bijdragen aan de efficiëntie en veiligheid van de scheepvaart! Meer over deze en andere ontwikkelingen kunt u lezen in deze nieuwsbrief.

Sjef Jacobs, Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat / Directie Zeeland
Antoine Descamps, Hoofd Scheepvaart Begeleidingsdienst

Boeien en bakens op de Schelde

De afgelopen maanden is hard gewerkt om de vaargeulen en ankerplaatsen veiliger te maken. Daarbij wordt ook de betonning aangepast. Projectleider Frans Mol geeft uitleg.

Tracé Scheur-Wielingen en Rede Vlissingen

Frans vertelt dat de aanloop van Rede Vlissingen en de Rede zelf het afgelopen kwartaal zijn afgerond. 'Ook de geul ter hoogte van de Wielingen en Rede Vlissingen is al verlegd. Het vaartracé S12 (boei in het Scheur), tot de boei Wielingen 6 (vlak bij Rede Vlissingen) wordt eind 2003 om de noord verlegd. Na deze aanpassingen ligt het wrak van de Fort Maisonneuve buiten het tracé en dat komt de veiligheid ten goede.'

Bocht bij Hansweert

De bocht bij Hansweert wordt dit jaar nader bekeken. Frans: 'Hierbij speelt ook de problematiek van de binnenschepen op de Schelde. Daarom willen we onderzoeken of en hoe we zee- en binnenvaart kunnen scheiden.'

Samenwerking DAB Vloot en RWS Directie Zeeland

Onlangs heeft een delegatie van de Vlaamse afdeling DAB Vloot, die zich met markeren bezig houdt, een bezoek gebracht aan het Nederlandse ms Frans Naerebout. Over en weer hebben de collega's ervaringen uitgewisseld. Met goed resultaat overigens: er wordt nu al een Vlaams betonningsvaartuig ingezet op Nederlands grondgebied. 'Een belangrijke eerste stap', vindt Frans. 'Om nog meer van elkaar te leren, brengt een delegatie van de Directie Zeeland een tegenbezoek aan een Vlaams betonningsvaartuig.'



Foto Frank Bollebakker



Even voorstellen: Sjef Jacobs



Met ingang van 1 juni is Sjef Jacobs benoemd tot Hoofd-ingenieur-Directeur (HID) van Rijkswaterstaat / Directie Zeeland. Daarmee is hij ook lid van de Permanente Commissie (PC), het orgaan dat toezicht houdt op de Nederlandse en Vlaamse Scheldevaart.

De veilige en vlotte vaart over de Schelde gaat Sjef zeer aan het hart: 'In de Scheldehavens Antwerpen, Gent, Terneuzen en Vlissingen wordt jaarlijks zo'n 180 miljoen ton lading overgeslagen, goed voor een vijfde plaats op de wereldranglijst. Dat levert bij Vlissingen ongeveer 50.000 passages van zeeschepen per jaar op! Mens en milieu kunnen schade oplopen door gevaarlijke transporten. Daarnaast

zijn aanvaringen zijn slecht voor de goede naam van de Schelde en hebben ze economisch een negatief effect. Als PC willen we een vlotte en veilige navigatie bevorderen en ik ben erg gemotiveerd om daaraan mee te werken. Mijn interesse voor nautische zaken stamt al uit mijn tijd bij het Directoraat Generaal Scheepvaart en Maritieme zaken, waar ik mij ook heel intensief met de scheepvaart bezig hield.' Sjef benadrukt dat de PC slechts voorwaarden schept voor een goed vaarwegbeheer. 'Het echte werk wordt uitgevoerd door de nautische dienstverleners in de eerste lijn. Het is goed om te zien dat de projecten uit het programma Nautische Veiligheid Westerschelde zich met name op deze groep richten.'

Sjef Jacobs is sinds kort HID van Rijkswaterstaat / Directie Zeeland, tevens Rijkshavenmeester Westerschelde.

Monitoring

Monitoring van de veiligheid op de Westerschelde begint bij kennis van feiten. Kennis van scheepsongevallen is daarbij een onmisbaar onderdeel. Van die ongevallen is in de loop van jaren een gegevensbestand opgebouwd. Piet Hengst is de man achter deze database, het zogenaamde SOLO-bestand. Door jarenlange inspanning is dit wellicht het meest complete bestand met ongevallen op de Westerschelde.

De invoer van data in SOLO vergt een aanzienlijke inspanning. Van verschillende kanten wordt daarvoor informatie aangeleverd, die handmatig moet worden ingevoerd. Piet: 'Om de invoer van de gegevens over de ongevallen op de Westerschelde efficiënter te laten verlopen, werken we aan een koppeling tussen SOLO en de Schelde Radar Keten (SRK). Daarmee kunnen we kwalitatief, kwantitatief en bedrijfsmatig tot betere resultaten komen. De koppeling bestaat er uit dat SOLO de gegevens uit de SRK direct kan inlezen. Om dit te realiseren, moeten we beide systemen aanpassen. Ook het format voor de vastlegging van de gegevens wordt daarbij geüniformeerd. Voor de realisering van de aanpassingen van de SRK staat Pieter van Tilburg aan de lat.'

Veiligheidsniveau

Door de invoering van het ontheffingen-beleid varen er meer schepen zonder loads. Hierdoor kan het veiligheidsniveau onder druk komen te staan. De PC wil deze ontwikkeling dan ook monitoren. In datzelfde kader van de Monitoring van de Nautische Veiligheid vindt ook rappor-



SOLO is het meest complete ongevallenbestand van de Westerschelde.

tage plaats naar DGG, ten behoeve van de minister. Om tot een verantwoorde inventarisatie en rapportage te komen, is het SOLO- bestand een onmisbare schakel.

Scheepsbewegingen

De relatie tussen het aantal ongevallen en het aantal scheepsbewegingen is een belangrijke parameter voor het toetsen van de veiligheid. 'Voor een inzicht in de

omvang van de verkeersbewegingen maken we onder andere gebruik van de uitvoer van de SRK', aldus Piet. 'Om deze uitvoer toegankelijk te maken, werkt het softwarebureau MX-systems aan een systeem om snel en efficiënt over deze gegevens te beschikken. De functionele specificaties waren begin november gereed; begin volgend jaar wordt het systeem opgeleverd.'

GNB: Samenwerking in de praktijk

Vlaanderen en Nederland werken samen op het gebied van nautisch beheer in de Schelderegio. In januari 2005 moet het gezamenlijk nautisch beheer verdragsrechtelijk en juridisch rond zijn.

Vooruitlopend op het te sluiten GNB-verdrag wordt in de praktijk al volop gewerkt in de geest van het GNB. Er is sprake van een constructief groeiproces, waarbij de aandacht op dit moment vooral uitgaat naar het gezamenlijke toelatingsbeleid (o.a. voor marginale schepen) door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit. Dat de operationele samenwerking op het Schelde Coördinatie Centrum goed verloopt, is onder meer gebleken bij de afhandeling van de scheepvaartincidenten in de zomerperiode en bij de voorbereiding en afwikkeling van het vaarplan van het containerschip **Sovereign Maersk**. Dit was het eerste schip met een lengte van meer dan 340 meter dat de haven van Antwerpen heeft aangelopen.

Vorbereiding GNB-verdrag

De Permanente Commissie (PC) is bezig met de voorbereidingen voor het verdrag dat GNB in het Scheldegebied moet vastleggen. Onder het Scheldegebied wordt hier verstaan: de aanlooproutes naar de Westerschelde in het werkingsgebied van VTS-Scheldemonden, de Westerschelde, de Beneden-Zeeschelde en het kanaal Gent-Terneuzen. Bij de voorbereiding krijgt de PC ondersteuning van een juridisch team.

Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer gaat straks gelden voor alle scheepvaart in het Scheldegebied, dus zowel voor (Nederlandse) wetschepen als Scheldevaarders. Het GNB-verdrag maakt het mogelijk om voor beide categorieën schepen één overkoepelende regeling uit te werken, afgestemd op de specifieke nautische kenmerken van het Scheldegebied.

De verdragsrechtelijke instelling van het GNB gaat uit van een gezamenlijke en gelijkwaardige Vlaams-Nederlandse bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. Om als volwaardig gezamenlijk beleidsorgaan te kunnen optreden, worden de bevoegdheden van de Permanente Commissie uitgebreid. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) zal onder toezicht van de PC fungeren als gezamenlijk uitvoerend beheersorgaan. Daarmee treedt de GNA in de plaats van de bevoegde nautische autoriteiten. De taken en

bevoegdheden van de GNA worden vastgelegd door de PC.

Nautische Adviesraad in de Schelderegio

Sinds het begin van 2003 adviseert de gemeenschappelijke Nautische Adviesraad (NAR) de Permanente Commissie over (wijzigingen in) nautisch beleid, normering en regelgeving. Operationeel nautisch beheer komt niet in de NAR aan de orde; voor de bespreking daarvan overlegt de GNA periodiek met de loodsdiensten, de nautische havenautoriteiten en de vaarweggebruikers.

De NAR bestaat uit twee deelraden:

- een technisch-nautische deelraad met vertegenwoordigers van de drie Scheldehavens, de loodsdiensten en de zee- en binnenscheepvaart;
- een bestuurlijk-maatschappelijke deelraad met vertegenwoordigers van de provincies Zeeland en Antwerpen, Nederlandse oevergemeenten, gemeenten Antwerpen en Gent, milieuorganisaties en het havenbedrijfsleven.

Beide deelraden hebben in de loop van 2003 waardevolle adviezen gegeven over ontheffingsbeleid en loodsplichtregeling.



Nederland en Vlaanderen hebben nauw samengewerkt bij het vaarplan van de Sovereign Maersk.



Veiligheid binnenscheepvaart

Koen van Leeuwen volgt de opleiding Port Management aan de International Master School in Vlissingen en loopt stage bij Rijkswaterstaat / Directie Zeeland. Als afstudeeropdracht voert hij een studie uit naar de veiligheid van de binnenscheepvaart op de Westerschelde. Hiervoor heeft Koen de Hogere Zeevaartschool in Rotterdam afgerond en twee jaar bij rederijen gevaren als derde en tweede stuurman.

In de praktijk doen zich nogal eens problemen voor met binnenvaartschepen. Verkeersleiders en andere nautische dienstverleners wilden deze materie onder de loep nemen. Koen levert daar aan een belangrijke bijdrage: 'Binnen mijn afstudeerproject onderzoek ik diverse aspecten. Op welke punten op de Westerschelde bestaat een verhoogde kans op een incident met een binnenvaartschip? Wat voor soorten ongevallen of incidenten komen het meeste voor? Welke oplossingen zijn mogelijk? Om op deze vragen een antwoord te vinden, analyseer ik onder andere de huidige en toekomstige binnenvaartbewegingen, de technische innovaties die een ongeluk kunnen voorkomen en de wetgeving voor binnenvaartschepen.'

Koen wordt bij zijn afstuderen begeleid door de werkgroep Binnenvaart op de Schelde, die bestaat uit leden van de Vlaamse afdelingen Scheepvaartbegeleiding en de Vlaamse Nautische Autoriteit, Rijkswaterstaat / Directie Zeeland, Promotie Binnenvaart Vlaanderen, de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, de Koninklijke Schuttevaer, het Centraal Bureau Rijn en Binnenvaart en de Scheepvaartdienst Westerschelde. Al met al een flinke denktank! Koen heeft dan ook een belangrijke missie: 'Het uiteindelijke doel van mijn onderzoek is om aanbevelingen te maken die de veiligheid van de binnenvaart op de Westerschelde verhogen.'



■ Koen van Leeuwen doet onderzoek naar de veiligheid van de binnenscheepvaart.

Foto Frank Bollebakker

Veilig loodswisselen met de Swath

Even ter herinnering. Het loodswisselen op de Rede Vlissingen is uit oogpunt van veiligheid een bron van zorg. De afvaart moet ter plaatse lijn maken voor de redeboot en met de overheersende zuidwestelijke wind houdt dit in dat de schepen moeten draaien richting Breskens.

Hiermee komen ze dwars in het vaarwater te liggen, ver over de as van de vaarweg. Onnodig om te zeggen dat dit gevaarlijke situaties kan opleveren.

Joost Waasdorp verwacht dat het lijn maken niet meer nodig is door de inzet van een kleine (baby)Swath.

'In elk geval zal het lijn maken sterk verminderen', stelt hij, 'want de Swath blijft zeer stabiel, ook bij sterkere zeegang.'

Grote Swaths bestaan al langer en zijn in

gebruik bij het Duitse loodswezen; hele kleine Swaths zijn er nog niet.

Het probleem daarbij is dat de drijvers bij zo'n kleine boot geen ruimte bieden aan een conventionele motor voor de aandrijving van de schroef. De schroef bevindt zich namelijk direct achter de drijver.

'Om dit probleem op te lossen, overwegen we om de schroef hydraulisch aan te drijven', vertelt Joost. 'Samen met de Duitse en Vlaamse loodsen hebben we inmiddels opdracht verleend aan een Duitse werf om dit concept verder technisch uit te werken.

Naar verwachting is de studie volgend jaar gereed. Daarna kunnen we beslissingen nemen over het vervolgtraject.' ■



Door de inzet van kleine Swaths zal het lijn maken op de Rede Vlissingen sterk verminderen.

Subsidie van Interreg maakt WESP mogelijk

Snel en eenvoudig berekeningen maken voor scheepsvaarplannen. Dat is het doel van de (WEster)ScheldePlanner (WESP). Op dit moment zijn de aanbestedingsprocedures voor de eerste release van het computerprogramma begonnen. Zes bedrijven hebben hiervoor een offerte uitgebracht. Met dank aan het Interreg IIIA programma voor de Euregio Scheldemond.

In de vorige nieuwsbrief schreven we al dat WESP mogelijk wordt gemaakt door fondsen uit Interreg III, een programma ter ondersteuning van Europese grensgebieden. Dit programma is bedoeld om de samenwerking tussen West- en Oost-Vlaanderen en Zeeland te stimuleren via een gestructureerde en projectmatige aanpak.

Tot nu toe bestond Euregio Scheldemond volledig op zichzelf, maar op verzoek van de Europese Commissie werden verschillende euregio's samengevoegd tot grotere eenheden.

De Euregio Scheldemond smolt samen met de Euregio Benelux Middengebied (de provincies Antwerpen, Vlaams-Brabant en Limburg aan Vlaamse zijde en de provincies Noord-Brabant en Limburg aan Nederlandse zijde). Zo is de hele Vlaams-Nederlandse grens door beide euregio's gedekt. Het nieuwe, ruimere samenwerkingsverband kreeg de naam Gensregio Vlaanderen-Nederland. Toch blijven beide euregio's naast elkaar bestaan, zeker wat betreft concrete projecten.

Duurzame mobiliteit

Om de projecten beter te kunnen stroomlijnen en te toetsen aan de thema's die voor Europese subsidie in aanmerking komen, worden de Interreg-projecten in de grensregio Vlaanderen-Nederland ingedeeld in een aantal prioriteiten en maatregelen. Het project WESP valt onder de prioriteit "Verbeteren van de fysieke infrastructuur", maatregel "Ruimtelijke ordening en grensoverschrijdende mobiliteit". Binnen deze maatregel is duurzame mobiliteit een belangrijk item. En dat is precies wat WESP beoogt: WESP streeft naar duurzame mobiliteit door het stimuleren van gezamenlijk grensoverschrijdend verkeersmanagement. Ook technische oplossingen om de bestaande infrastructuur beter te benutten, komen daarbij aan bod.



5

Samen

Voor de realisatie van het project WESP is samenwerking tussen Rijkswaterstaat in Zeeland en de afdeling Scheepvaartbegeleiding van de administratie Waterwegen en Zeewezen in Vlaanderen onmisbaar. Door het systeem voor scheepvaartbegeleiding gezamenlijk aan te pakken, wordt het veiligheidsniveau in het hele vaargebied van de Schelderegio verhoogd. ■

WESP werd op 24 februari 2003 door de Stuurgroep Euregio Scheldemond goedgekeurd, waarmee onder andere het Nederlandse Ministerie van Economische Zaken, de Vlaamse Gemeenschap en de bestuurlijke vertegenwoordigers van de provincies Zeeland, Antwerpen en West- en Oost-Vlaanderen groen licht gaven aan het project.

Foto Frans Mol



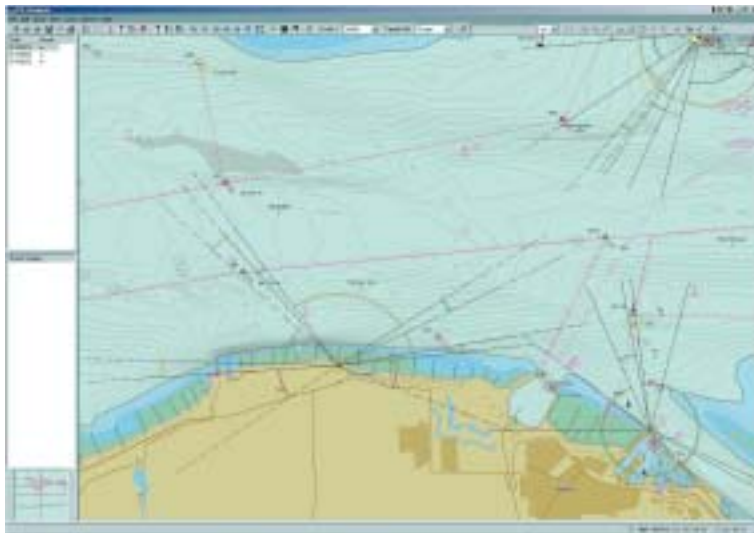
Elektronische kaarten

De ontwikkeling van elektronische kaarten staat niet stil. In de Schelderegio staan twee initiatieven centraal: die van de zeekaart van de Schelde (Schelde ECS genoemd) en de kaart voor de binnenscheepvaart (Inland Ecdis). Frans Mol en Jos van Splunder van Rijkswaterstaat / Directie Zeeland vertellen er meer over.

De totstandkoming van Schelde ECS en Inland Ecdis staat niet los van elkaar', vertelt Jos. 'Beide kaarten zijn gebaseerd op de Special Recommendation richtlijn (S 57) van de International Maritime Organization en de International Hydrographic Organization. Zij maken gebruik van dezelfde database.' 'Wel zijn er verschillen', vult Frans aan. 'Voor de (marginale) zeeschepen op de Schelde zijn precieze dieptegegevens erg belangrijk, voor de binnenvaart is dat veel minder het geval.'

'Het grote voordeel van de elektronische kaart is dat alle nautische dienstverleners direct over recente informatie van de vaarweg kunnen beschikken', vindt Jos. 'Daarnaast levert de introductie van het Automatic Identification System (AIS) een scala aan nieuwe mogelijkheden.'

Frans: 'Zeker wanneer AIS wordt gekoppeld aan de elektronische kaart. Als je hieraan vervolgens ook nog hydrometeorologische informatie koppelt, heeft dat zeker positieve effecten op de veiligheid.' ■



Foto's gemaakt door Ente Breed en QPS

Drie werkgroepen houden zich bezig met de uitwerking van ECS. Een overzicht.

Werkgroep ECS

Deze werkgroep, onder leiding van Joep Roseboom, houdt zich bezig met het maken van de elektronische kaart. Het deel van de Nederlands-Belgische grens bij het Zwin tot en met het Gat van Ossensisse is inmiddels gereed. Aart Roelse en collega's van de Meetinformatiedienst werken nu richting Antwerpen. De kaart bestaat uit cellen van maximaal vijf Mb. De elektronische kaart van de Vlaamse Banken heeft de Afdeling Waterwegen Kust uit Oostende in eigen beheer aangemaakt.

Werkgroep Database Schelde

Om de ECS-kaart te kunnen maken en bijhouden, is een nautische database nodig. De opzet van deze database wordt uitgevoerd in samenhang met het project Inland-Ecdis, zodat beide kaarten uitwisselbaar zijn. Dit project bevindt zich in de aanbestedingsfase en heeft een looptijd van één jaar. Mart de Goffau en Bert Kortsmits zijn de motoren achter deze ontwikkelingen. Zij zijn zo druk met het regelen van de financiën dat de tijd voor een uitgebreid interview geheel ontbrak.

Werkgroep internetsite

Deze werkgroep, met als trekkers Frans Mol, Krijn Saman en Joep Roseboom, zorgen ervoor dat de kaartinformatie beschikbaar komt. Geautoriseerde betrokkenen kunnen kaartinformatie uit de database downloaden via een internetsite. In een eerste fase wordt het mogelijk om de oorspronkelijke loodsenkaartjes af te drukken; in een tweede fase kun je zelfs cellen van maximaal vijf Mb van het internet afhalen.

ECS in Aramis

Naast de basiswerkzaamheden aan de elektronische kaart wordt hard gewerkt aan de toepassingen ervan. Bijvoorbeeld aan het integreren van ECS in Aramis, het radarsysteem op de verkeersposten van de Schelde Radar Keten.

Het spreekt eigenlijk voor zich dat verkeersleiders op de verkeersposten over een elektronische kaart willen beschikken.

Alleen al vanwege de introductie van de AIS wordt dit een noodzaak. Er zijn echter nog meer argumenten om de elektronische kaart te integreren in de radarsystemen: als verkeersleiders toegang krijgen tot up-to-date informatie, kunnen ze hun werk nog beter doen.

Alleen nodige informatie

Pieter van Tilburg gaat wat dieper in op de implementatie van ECS in Aramis. 'Zo doet zich de vraag voor wat je op de ECS moet laten zien. Welke informatie hebben verkeersleiders en loodsen nodig om hun werk goed te kunnen doen? Te veel informatie is niet goed: dan zien ze door de boeien het water niet meer. Te weinig informatie mag natuurlijk ook niet. De gebruikers willen dan ook dat het mogelijk is om

overbodige informatie uit te schakelen. Vervolgens is de vraag welke schermen met ECS uitgerust moeten worden. Alleen die van de hoofdverkeersleiders? Regioverkeersleiders? Alle verkeersleiders? Daar moeten we nog verder over nadenken.'

Hoewel de implementatie in Aramis nog vragen oproept, is het zeker dat ECS er komt. Een groot voordeel hiervan is volgens Pieter dat de zeekaarten snel en eenvoudig up-to-date gemaakt kunnen worden. 'Het tijdperk dat we kaarten met behulp van Berichten Aan Zeevarenden of Notices To Mariners met de hand moesten bijhouden, ligt dan echt achter ons!'



7



SNMS uitgetest

De Schelde Navigator voor Marginale Schepen (SNMS) is een satellietgestuurd navigatie- en dokkingsysteem, dat de loods informatie geeft over de exacte positie van een schip op de Schelde. Het Loodswezen regio Scheldemonden heeft twee SNMS-sets aangekocht om ervaring met het nieuwe systeem op te doen. In de regio Rotterdam wordt inmiddels met een drietal sets geëxperimenteerd. Na het oplossen van kinderziekten zijn de sets nu operationeel. Joost Waasdorp en Rein Midavaine vertellen enthousiast over de ontwikkelingen.

'De SNMS maakt gebruik van het Real Time Kinematic - Global Positioning System', weet Joost, 'een nieuwe technologie die ons in staat stelt om met grote precisie de positie van een schip vast te stellen. Het systeem kan binnen centimeters

nauwkeurig werken. Als gevolg daarvan kunnen schepen zeer precies manoeuvreren.' Rein vult aan: 'Op basis van de positie-informatie kunnen we ook de snelheden exact berekenen. Het systeem stelt ons bijvoorbeeld in staat om zeer precies een steiger te benaderen, een sluis in te

varen of in een geul te manoeuvreren. Het systeem kan zelfs gebruikt worden in verticale zin: de inzinking (ook wel squat genoemd) van het varende schip kan er mee worden vastgesteld!'

Het kastje van Rein

Inmiddels is het testen van de SNMS afgerond. Er staat nu een baken in de Sloehaven en er komen antennes bij Terneuzen en Zeebrugge. De Vlaamse loodsen werken ook mee aan dit project. Het was voor Rein en Joost motiverend om te horen dat de loodsen die de Sovereign Maersk moesten draaien bij de containerterminal van Antwerpen verzuchtten: 'Hadden wij het kastje van Rein maar tot onze beschikking!'

Koppeling Hymedis-Qastor

Qastor is de software die aan de SNMS ten grondslag ligt.

De SNMS moet de loodsen in staat stellen om heel nauwkeurig te manoeuvreren. Van groot belang is daarbij dat de loodsen tevens beschikt over actuele informatie van het weer en de waterstanden. Deze gegevens zijn aanwezig in het Hydro Meteocentrum aan de Koestraat, in het model Hymedis. Een koppeling van Hymedis aan Qastor ligt dus voor de hand. Rein betoogt dat het een absolute must is dat de loodsen de noodzakelijke informatie direct kunnen downloaden op hun laptop. 'We hebben inmiddels opdracht gegeven om dit te realiseren en het karwei is voor het eind van dit jaar geklaard.'



Uniforme loodsplicht

Sinds 1 augustus van dit jaar is in de Schelderegio een ontheffingenbeleid van kracht. Na een intensieve voorbereiding, aanpassing van de regelgeving en advies van de Nautische Adviesraad heeft de Permanente Commissie op 19 juni 2003 het besluit genomen een uniform beleid in te voeren voor wetschepen en Scheldevaarders. Dit houdt in dat schepen met een lengte over alles tot 95 meter of met een Londonlengte tot 90 meter geen loodsplicht hebben, als de schepen en bemanning aan bepaalde eisen voldoen. Inmiddels heeft de PC ontheffingen verleend aan 30 schepen en 61 bemanningsleden (peildatum 1 oktober 2003). Op één uitzondering na gelden deze ontheffingen voor schepen genoemd in het Register kleine zeeschepen.

Tussen de loodsplichtregimes voor Scheldevaarders en wetschepen bestaat een aantal verschillen.

Het belangrijkste verschil is dat van de loodsplichtgrens. Voor Scheldevaarders wordt deze bepaald door het criterium lengte over alles, voor wetschepen is de Londonlengte de geldende maatstaf. Registerschepen (schepen die zijn opgenomen in het Register loodsplicht kleine zeeschepen) zijn vrijgesteld van de loodsplicht op het riviervoortraject, maar als Scheldevaarder dienen zij wel een loods aan boord te nemen. Registerschepen kunnen volgens de Nederlandse reglementering geen vrijstelling krijgen op het zeetraject, terwijl de min of meer vergelijkbare estuaire en fluvio-maritieme vaart onder het Scheldereglement in het hele Scheldegebied vrijstelling geniet.

Betere controle

Deze verschillen zijn in de praktijk moeilijk te hanteren en sporen niet met de beginselen van het gemeenschappelijk nautisch beheer. Het ligt voor de hand dat er gelijke regels moeten gelden voor schepen die van eenzelfde vaarweg gebruik maken.

Een uniforme en transparante loodsplichtregeling, onafhankelijk van de bestemming van een schip, leidt bovendien tot meer duidelijkheid voor de vaarweggebruikers en bevordert een eenduidig handhavings- en controlebeleid. ■

Foto Guido Coolens



De PC wil één loodsplichtregime voor de hele Schelderegio instellen. Foto Frank Bollebakker

Stappenplan

In opdracht van de Permanente Commissie heeft de Commissie Herziening Scheldereglement een plan van aanpak uitgewerkt om één loodsplichtregime voor de Schelderegio in te stellen. Dit stappenplan, waarmee de NAR unaniem heeft ingestemd, bevat de volgende fasen.

1. Het ontheffingenbeleid gelijkstellen. Deze stap is inmiddels gezet: sinds 1 augustus 2003 geldt er een nieuw ontheffingenbeleid.
2. Het Besluit Vrijstelling Loodsplicht Scheldereglement als volgt aanpassen: het Nederlandse vrijstellingsregime voor registerschepen ook voor Scheldevaarders toepassen en een vrijstelling regelen voor schepen die een lengte over alles hebben van meer dan 80 meter, maar een Londonlengte van minder dan 75 meter. De NAR is positief over het wijzigingsvoorstel. Na besluitvorming in de Permanente Commissie kan het besluit waarschijnlijk begin 2004 in werking treden.
3. Het Nederlandse Loodsplichtbesluit aanpassen om het vrijstellingsregime voor registerschepen af te stemmen op dat van de estuaire en fluvio-maritieme vaart, die valt onder het Scheldereglement.
4. Een verdrag maken voor één gezamenlijk loodsplichtregime voor het Scheldegebied. Dit is mogelijk als het GNB-verdrag in werking treedt. Daarbij heeft de NAR geadviseerd om in de verdragsrechtelijke regeling uitsluitend nog lengte over alles als criterium voor de loodsplichtgrens te hanteren.

Stuwende kracht achter GNB en VTMISS

We krijgen letterlijk een stormachtige ontvangst bij het kantoor van Antoine Descamps in Zeebrugge. Windkracht 10, de loodsdiensten zijn stopgezet. Dat weerhoudt Antoine er echter niet van om enthousiast te vertellen over de Scheepvaartbegeleidingsdienst (SB). Als hoofd van deze afdeling spelen Gemeenschappelijk Nautisch Beheer en VTMISS momenteel een belangrijke rol in het leven van Antoine.

Even bij het begin beginnen. Eén van de departementen van het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap is het departement Leefmilieu en Infrastructuur, oftewel LIN. Onder LIN vallen zes administraties, waaronder de Administratieve Waterwegen en Zeewezen (AWZ). AWZ bestaat uit elf afdelingen, gecoördineerd door een directoraat-generaal. Voorbeelden hiervan zijn de Vlaamse Nautische Autoriteit (VNA), DAB Loodswezen, DAB Vloot, Maritieme Toegang (MT) en de Scheepvaartbegeleiding (SB).

Extra personeel voor GNB

De administratie AWZ besteedt veel aandacht aan beleidsvoorbereiding en beleidsevaluatie. Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) speelt daarbij een belangrijke rol. 'De uitdaging was en is om samen met Nederlandse collega's vorm te geven aan het nautische beheer van het Scheldegebied', aldus Antoine. 'Bij de start van GNB hebben we samen met de collega's van RWS nagedacht over de personele invulling. We kwamen tot de conclusie dat er meer Vlaamse krachten nodig zijn om de extra activiteiten goed te kunnen uitvoeren. Die krijgen we nu. Bij de SB komen vijf nieuwe medewerkers en bij de VNA zelfs zes. Zo kunnen we met een gerust hart verder samenwerken in GNB-verband!'

Communicatie via VTMISS

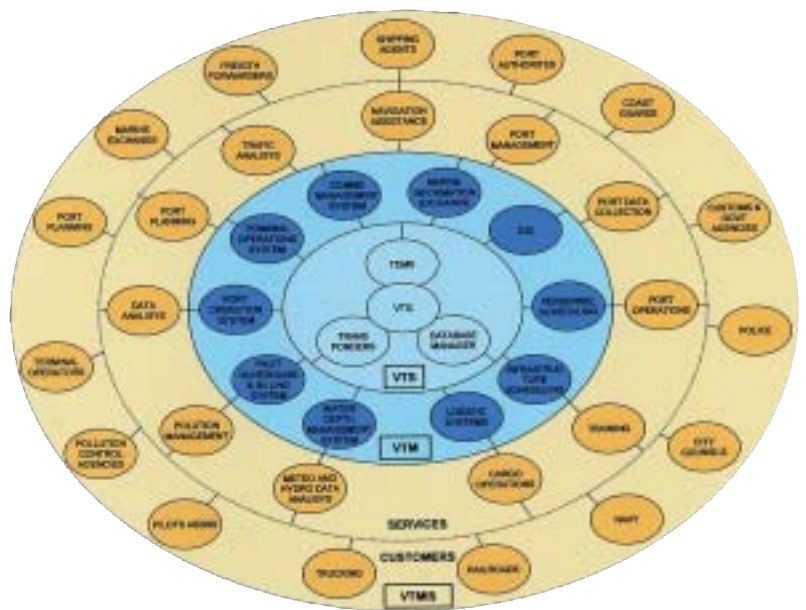
Antoine Descamps is tevens projectleider VTMISS. Een belangrijke doelstelling van dit project is om de communicatie tussen alle partijen in het Scheldegebied zo efficiënt mogelijk te laten verlopen.

Antoine: 'Een schip dat van zee komt, krijgt op de route naar zijn ligplaats te maken met allerlei partijen: verkeersleiders, loodsen, de vaarwegbeheerder, de havenbedrijven en het havengebonden bedrijfsleven. Het is belangrijk dat deze partijen makkelijk informatie kunnen uitwisselen. Om de communicatie van alle betrokkenen te integreren, willen we het VTMISS realiseren: Vessel Traffic Management Information Service.'

Brokersysteem centrale spil

De centrale spil van het VTMISS wordt het Brokersysteem: een makelaar (broker) op het gebied van communicatie en informatie. Het Brokersysteem is te vergelijken met een "intelligent postkantoor", waardoor alle partijen onderling kunnen commu-

ren. 'De realisatie hiervan is echter niet eenvoudig', verzucht Antoine. 'Er zijn allerlei factoren die een rol spelen, zoals de eigenaar van de informatie, de mate van openheid en het aspect vertrouwelijkheid. Ook veiligheid speelt in steeds sterkere mate een rol. Daarbij moeten we goed rekening houden met de binnenscheepvaart.'



Die maakt voor communicatie gebruik van het River Information Service (RIS). Het RIS en het VTMISS moeten onderling informatie kunnen uitwisselen. Ook het Loodsen Informatie Systeem (LIS) moet geïntegreerd worden in het VTMISS.'

VTMISS maakt communicatie tussen alle partijen in het Scheldegebied mogelijk.

Voor het eind van het jaar is bekend welk bedrijf het Brokersysteem gaat bouwen. De ontwikkelingen van het VTMISS zullen echter nog vele jaren vergen.

Samenstelling PC

Antoine is door de Vlaamse regering benoemd als PC-lid ter vervanging van Hugo Belmans. Samen met Jan Strubbe heeft hij namens Vlaamse kant zitting in de PC. Voor de Nederlandse zijde zijn dit Sjef Jacobs (de nieuwe Hoofdingenieur Directeur van Rijkswaterstaat / Directie Zeeland) en Jacqueline Tammenoms Bakker. Antoine is blij met zijn benoeming en wij feliciteren hem er van harte mee.

Foto Frank Bollebakker



GNB op het Schelde Coördinatie Centrum



Marc De Cocker (Vlaanderen) en Arjan van Nassau (Nederland) zijn medewerkers van het Schelde Coördinatie Centrum in Vlissingen. Namens de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) zijn de twee medeverantwoordelijk voor de uitvoering van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) in de Schelderegio. 'De samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland richt zich niet meer op verschillen. Ze is er nu op gericht samen een goed nautisch product te leveren', zegt Marc.

Volgens hoofdverkeersleider Arjan is het GNB heel breed van opzet. 'Wij vertegenwoordigen GNA, één van de drie poten van het GNB. In gezamenlijkheid beheren wij de nautische aspecten van de Schelderegio. Om een vlotte en veilige vaart te realiseren, moet je rekening houden met het belang van reders en havens, maar ook met het milieu, sleepdiensten, loods en sluisbeheerders. Als ambtenaar hoor je objectief de verschillende, soms tegengestelde belangen af te wegen. Dat geldt ook hier.'

Nieuwe inzichten

Marc is cheffloods; dit is vergelijkbaar met een Nederlandse hoofdverkeersleider. Hij herkent wat Arjan zegt en geeft aan dat de inzichten bij hem en zijn Vlaamse collega's veranderd zijn. 'Voeger lagen de accenten in beide landen anders. Nederland was vooral bezig met de veiligheid en Vlaanderen streefde vooral naar vlotheid. Sinds september 2001 werken we samen op één locatie en begrijpen we elkaars standpunten en verantwoordelijkheden.' Marc vervolgt: 'Mijn collega's en ik behoorden tot het loodswezen en deden voorheen altijd alles zelf. We zijn overgegaan naar Scheepvaartbegeleiding. De drang om de schepen zo snel mogelijk naar Antwerpen te krijgen, is er nog steeds. Wel is onze kennis van de nautische aspecten verbreed met andere belangen.'

Eén loket

De laatste tijd weten de beide loodsdiensten het Coördinatie Centrum te vinden bij nautisch-operationele vragen. Er is nu één loket en één nautische autoriteit voor de Schelderegio en dat is een duidelijke verbetering, vinden Marc en Arjan. 'Hiervoor waren er verschillende autoriteiten die allemaal hun eigen beslissingen namen. Je kunt nu eenvoudiger rekening met elkaar houden, waarbij je de kennis van anderen benut.'

Snel

Ook de opvaart en afvaart is verbeterd. Deze wordt opgestart vanuit de GNA. 'Hier binnen het Coördinatie Centrum bepalen we gezamenlijk wie kan varen', zegt Marc. 'Voeger dachten we bij een dergelijke beslissing: "dit is iets voor de Nederlandse kant". Een ander voorbeeld: bij de recente aanvaring van de Nada V en de Grande Nigeria zaten we samen op wacht. Er waren gevaarlijke stoffen aanwezig, maar al spoedig was duidelijk dat er geen sprake was van gevaar en dat er geen gewonden waren. Daardoor konden we snel een beslissing nemen over het vrijgeven van de vaargeul. Voorheen zou ik opgebeld worden, met de vraag over de genomen "beslissing van Nederland". Nu we bij elkaar zitten, wisselen we sneller informatie uit. Je ziet en begrijpt dan ook dat je Nederlandse collega in dit geval te maken heeft met een wrakkenwet. En dat dit iets is waar-

Foto Beeldarchief Meetkundige dienst

mee hij rekening moet houden bij zijn beslissing.'

Arjan noemt nog een ander voordeel van de samenwerking. 'Marc en ik zijn niet alleen puur operationeel bezig, we hebben ook een gezamenlijke inbreng in het nautisch beleid van de Westerschelde. Dit doen we naast onze dagelijkse taak vanuit onze juridische specialisatie. Wij houden ons onder andere bezig met het herziene Scheldereglement. Als dit is vastgesteld, moeten we er zelf mee werken. We willen dus dat het reglement echt goed is!'

Continu

Marc en Arjan werken in de continu-dienst en hebben een groot aantal collega's die dezelfde werkzaamheden uitvoeren. In totaal zijn er veertien personen in dezelfde functie werkzaam, zeven personen voor Vlaanderen en zeven voor Nederland. De toekomst van het GNB zien beiden zonnig in. Marc besluit: 'Het valt me op dat de scheepvaart vlotter gaat doordat we gezamenlijk op één locatie werken. Dat merk je gewoon.' ■

Real life testen AIS

Victor Cox en Pieter van Tilburg vertellen enthousiast over het Automatic Identification System (AIS), ook wel transponders genoemd. Het project verloopt volgens schema, aldus Pieter. 'Dat wil zeggen dat de functionele specificaties voor de integratie van het AIS in de Schelde Radar Keten klaar zijn. Nu worden de technische specificaties opgesteld in samenwerking met studie bureau Haecon.'



11

Transponders zijn altijd voorzien van een plaatsbepalingssysteem, meestal door middel van satellieten (GPS). Onlangs heeft de verkeerspost Terneuzen een demonstratie gegeven om het AIS real-life te testen. Voor de demonstratie waren twee sleepboten (de "Finland" en de "Terneuzen") en twee patrouillevaartuigen (de "Dullaert" en de "V64") met AIS uitgerust. Behalve de proefschepen kon de verkeerspost ook andere schepen ontvangen die uitgerust zijn met transponders. In het Scheldegebied is dit al zo'n 15% van de passerende scheepvaart!

Van schip tot schip

Bij AIS is in de eerste plaats het schip-schipverkeer van belang. Victor: 'Schepen die beschikken over een elektronische kaart in een radarscherm, kunnen de AIS-signalen van andere schepen direct zien op dat scherm. Naast de bekende echo zie je op het radarscherm dan meteen een aantal gegevens van het betreffende schip.'

AIS geeft zowel statische, dynamische als reisgebonden informatie. De statische informatie betreft de naam van het schip, afmetingen en dergelijke. Dynamisch is de informatie over positie, vaart en koers. Reisgebonden informatie geeft inlichtingen over ETA, bestemming en lading. 'Je kunt met AIS ook onderling korte berichten uitwisselen', voegt Pieter toe. 'De capaciteit daarvan is overigens erg beperkt: je kunt maar weinig informatie verzenden.'

Tussen wal en schip

Het tweede belangrijke aspect van AIS is de schip-walcommunicatie. De verkeersposten aan de wal hebben al een radarbeeld en volgen de schepen tijdens de vaart. Ook zijn de schepen opgenomen in het Informatie Verwerkend Systeem (IVS). Door deze informatie te koppelen met het AIS-signaal ontstaat een aantal voordelen voor de verkeersleiders, vinden de experts.

'Zo is het een groot voordeel dat ieder schip met AIS altijd zijn unieke identificatie houdt', vertelt Victor. Het "label swappen" (het verspringen van de identificatie van het ene schip naar het andere als de radarecho's te dicht bij elkaar komen) behoort daarmee tot het verleden! Bovendien ontstaat door AIS een controle-mogelijkheid: het IVS systeem volgt het juiste schip met de bijbehorende naam. Ook als er geen radardekking is, zoals op het kanaal van Gent naar Terneuzen, kunnen we de schepen op het scherm volgen, al is het met een lagere up-date-rate. Maar er zijn nog meer voordelen. Zo is er minder mondelinge communicatie nodig tussen wal en schip, en dat scheelt in de belasting van de verkeersleiders.'

Pieter vervolgt: 'Het AIS maakt gebruik van instrumenten aan boord, zoals GPS en het gyrokompas. De verkeerspost beschikt dus over directe (on-line) informatie over koers en rate of turn van een schip. Daardoor is bekend naar welke kant het schip aan het draaien is. De verkeersleiders en degenen die loodsen op afstand hebben hiermee veel beter zicht



op de gedragingen van het schip. Last but not least stelt AIS ons in staat om een directe automatische koppeling te leggen tussen het schip en het IVS, wat nu nog met de hand gebeurt. Dit maakt AIS een zeer waardevolle aanvulling op de radar.'

AIS is een waardevolle aanvulling op de radar.

