

Nautisch *Nieuws* *Regio* Schelde

nummer 5 • december 2004



Voor u ligt het vijfde nummer van onze nieuwsbrief met opnieuw heel wat nieuws over de maatregelen ter verbetering van de vlotheid en de veiligheid in de Schelde regio. U leest er onder meer hoe AIS de veiligheid en de vlotheid op de (Wester)schelde verbetert en hoe de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit functioneert. Verder een kort overzicht over het ontstaan en de werking van de Permanente Commissie. In een interview met het Vlaamse Loodswezen kunt u ontdekken hoe de nieuwe loodsvloot er binnen enkele jaren uitziet. Wij doen eveneens uit de doeken wat 'artikel 25'-schepen zijn en hoe wordt getraind met de verkeerssimulator in Kallo.

Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

*De Permanente
Commissie, v.l.n.r.:
Aat de Jong
(secretaris),
Sjef Jacobs,
Jacqueline
Tammenoms Bakker,
Antoine Descamps,
Jan Strubbe,
Antoine Descamps
(allen commissielid),
Rony Slabbinck
(secretaris).
Bron: Luc Swinnen*

De Permanente Commissie vroeger en nu Een terugblik op bijna 170 jaar samenwerking

De nautische samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen in de Schelderegio is stelselmatig gegroeid vanuit de Permanente Commissie (PC). De PC heeft zich inmiddels ontwikkeld van een louter toezichthoudend tot een beleidsontwikkeld orgaan.



In oktober 2004 kwam de PC voor de 615^e keer bijeen. De eerste PC-vergaderingen in 1840 betroffen gezamenlijke vaartochten, waarbij de commissarissen een inventaris opmaakten van de door hen waargenomen betoning en bebakening op de Schelde en haar mondingen.

Tijdens de eerste jaren verliep de samenwerking in een gespannen sfeer. De commissarissen hadden te maken met de toenmalige bikkelharte concurrentiestrijd tussen de Nederlandse en Vlaamse loodsen. Gaandeweg groeide er tijdens de driemaandelijks PC-vergaderingen een collegiale verstandhouding die het oplossen van allerlei problemen vergemakkelijkte.

schappelijk beleid voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de Schelderegio uit te werken. Ze streeft er hierbij naar om de wederzijdse beleidskaders en regelgeving voor het Scheldegebied optimaal op elkaar af te stemmen. Zo voert de PC een stappenplan uit om voor de scheepvaart naar Nederlandse en Vlaamse Scheldehavens tot een identieke loodsplichtregeling te komen. Voor het verkrijgen van een ontheffing van de loodsplicht zijn er nu reeds eenduidige regels van kracht.

In deze nieuwsbrief

• Inleiding	1
• De Permanente Commissie vroeger en nu	2
• Grensverleggende samenwerking	3
• Automatic Identification System	4
• AIS op de St. Lawrence Seaway	5
• Nieuwe hoofdverkeersleider Wouter Vastrick	
• Nieuw radarsysteem	6
• Gezamenlijke bekendmaking voor 'artikel 25'-schepen	
• Informatiemiddag GNB	7
• Een nieuwe loodsvloot	8
• De praktijk van het loodsen	9
• Verbeterde veiligheid op en rond de Westerschelde	10
• Rob Scipio: het nieuwe hoofd beheer- en exploitatieteam	11
• Trainen met de verkeerssimulator in Kallo	12

Uitbreiding rol

Tot aan de Tweede Wereldoorlog had de PC een louter toezichthoudende rol. Nadien werd ze echter geconfronteerd met nieuwe uitdagingen die een uitbreiding van haar opdracht vereisten. Zo voeren meer en meer en steeds grotere schepen op de Schelde. Bovendien steeg het transport van gevaarlijke stoffen. De techniek bood hierbij de nodige hulp: vanaf de jaren '60 van de vorige eeuw liet de PC walradarstations oprichten op de meest cruciale punten langs de Schelde om het scheepvaartverkeer efficiënt te kunnen begeleiden. In 1991 werden uiteindelijk de Schelderadarketen en het daaraan gekoppelde verkeersbegeleidingssysteem VTS-SM in gebruik genomen.

Nautisch Scheldebeleid

Vanaf de jaren '90 zag de PC het als haar verantwoordelijkheid om een gemeen-

Gemeenschappelijk nautisch beheer

In het kader van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) zullen de verdragsrechtelijke bevoegdheden van de PC zich verder uitbreiden. De PC zal als gezamenlijk beleidsorgaan zelf nautische regelgeving kunnen vaststellen die inspeelt op de specifieke situatie in de Schelderegio. Het nog tot stand te komen GNB-verdrag zal de nieuwe bevoegdheden van de PC verankeren.

Ook de groeiende samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse loodsdiensten zal een positieve invloed hebben op de uitoefening van de hoofdtak van de PC: het zorgdragen voor een veilige en vlotte scheepvaart in het gehele Scheldegebied.

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit in actie

Na een aanloopperiode van anderhalf jaar, is er sinds 1 januari 2003 in de Schelderegio een professionele samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland op nautisch vlak. In Vlissingen werken zeven Vlaamse chef-loodsen van de afdeling Scheepvaartbegeleiding met zeven Nederlandse hoofdverkeersleiders van de Scheepvaartdienst Westerschelde onder de noemer Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA).

De GNA organiseert het dagelijks verkeersmanagement. Daarmee wordt voor een veilige en vlotte scheepvaart gezorgd in het uitgestrekte gebied van de Belgisch-Franse grens tot aan de sluizen van Wintam ten zuiden van Antwerpen. De GNA houdt daarbij rekening met alle belanghebbende partijen zoals de havens en de scheepvaart, maar ook de bewoners in de Schelderegio. In het spanningsveld tussen veilig en vlot is de GNA een neutrale speler met nautische vakkennis.

Praktijkoefening

Goed en wel een half jaar na de oprichting werd de GNA op de proef gesteld: medio 2003 vonden kort na elkaar twee ongevallen op de Westerschelde plaats. Op 20 juli was er een aanvaring tussen de Peli-kan I en de Maersk Bahrein, op 13 augus-

tus volgde een incident nabij de Bocht van Bath met de Nada V en de Grande Nigeria. Beide ongevallen vonden plaats in Nederlandse wateren, maar mede dankzij de bijdrage van de GNA werd de berging als gezamenlijke Vlaams-Nederlandse inspanning tot een goed einde gebracht. De kersverse organisatie trad meteen ook als één gezicht naar buiten toe: nautisch dienstchef kapitein Martin Mesuere verzorgde namens de GNA de externe communicatie.

Adviesfunctie

Ook op het gebied van regelgeving kwam de GNA in 2003 al in actie. Bij de regelgeving voor de ontheffing van de loodsplicht voor kleine vaartuigen bijvoorbeeld, werd de nautische expertise van de GNA gevraagd. De GNA zorgde ervoor dat de regels vooraf aan de realiteit getoetst wer-

den. Sinds de goedkeuring van de regels voor ontheffing van de loodsplicht zorgt de GNA voor de toekenning van ontheffingen. Het Vlaams-Nederlands samenwerkingsverband fungeert daarbij als één loket voor de vaarweggebruiker.

Bewezen diensten

Sinds de oprichting heeft de GNA al meer dan eens haar nut bewezen – bijvoorbeeld bij de voorbereiding van de komst van het eerste Maersk S-klasse schip met bestemming Antwerpen. Maar ook bij het ongeval met de Mohawk II van de Noorse zee-scouts in augustus 2004 kwam de GNA weer in actie. De hoofdverkeersleider zorgde ervoor dat de drenkelingen binnen twintig minuten uit het water gehaald werden. Samen met het Loodswezen regelde de GNA de eerste opvang van de opvarenden. ■

Gezamenlijke bekendmakingen van de GNA

Tot nu toe heeft de GNA de volgende gezamenlijke bekendmakingen uitgegeven:

- Besluit ontheffing loodsplicht Scheldereglement 2003 en Beleidsregels ontheffing loodsplicht Scheldemonden
- Aanvullende maatregelen op de Gezamenlijke Bekendmaking Vlaamse en Nederlandse Scheldedirecteuren voor op- en afvarende schepen groter dan 340 meter Lengte over Alles
- Wijziging op de aanvullende maatregelen voor op- en afvarende schepen groter dan 340 meter Lengte Over Alles, zijnde de Gezamenlijke Bekendmaking van de Gemeenschappelijke Vlaamse en Nederlandse Nautische Autoriteit
- Enkelwandige olietankschepen
- Gezamenlijk adres ontheffingsaanvragen Loodsplicht
- Afvaart diepgaande schepen vanaf Antwerpen
- Regeling op- en afvaart van RVGZ 'Artikel 25'-schepen
- Ontheffing Loodsplicht

Automatic Identification System

De voordelen van een transpondersysteem

Momenteel wordt er hard gewerkt aan de versnelde invoering van het Automatic Identification System, kortweg AIS. Vóór 31 december 2004 moeten alle zeeschepen vanaf 300 Bruto Register Ton voorzien zijn van een werkend AIS.

Vessel Traffic Services maakt bij het zogenaamde *tracking en tracing-process*, het in kaart brengen van koers- en vaartgegevens van schepen, gebruik van een radarsysteem. Radar heeft echter zijn tekortkomingen, zoals *labelswaps* en samensmelting van echo's. Deze beperkingen kunnen gecompenseerd worden door AIS, een transpondersysteem. Een dergelijk systeem koppelt de nauwkeurigheid van GPS aan de unieke identiteitsnummers van schepen. AIS is echter geen vervanger van radar, maar een hulpmiddel om radarinformatie nauwkeuriger te maken.

Hoe werkt AIS?

Ieder schip dat uitgerust is met AIS heeft een MMSI-nummer, een soort kenteken dat gekoppeld is aan de naam van het schip. Zodra het systeem het MMSI-nummer herkent, kan het betreffende schip zonder tussenkomst van een operator worden geïdentificeerd. Omdat AIS gebruik maakt van radiotechniek, zal het signaal eerder zichtbaar zijn op een radarscherm aan de wal dan een traditioneel radarsignaal. Een radarsignaal moet namelijk eerst weerkaatsen op het doel om vervolgens dezelfde weg terug af te leggen.

Betere dekking

Met name het identificatieproces kan met AIS sterk verbeterd worden. AIS levert gegevens over onder meer de naam, positie, bestemming en vaarsnelheid van een schip. De verkeersbegeleiding kan zodoende beter anticiperen op bijvoorbeeld de beschikbaarheid van een loods, een ligplaats of de sluisplanning. Datzelfde geldt voor de havens en sleepdiensten. Ook voor loodsen op afstand biedt het AIS-systeem mogelijkheden. Een ander voordeel is dat op plaatsen waar geen radardekking is, je met AIS nog wel gegevens kunt verkrijgen. ■



AIS levert gegevens over onder meer de naam, positie, bestemming en vaarsnelheid van een schip

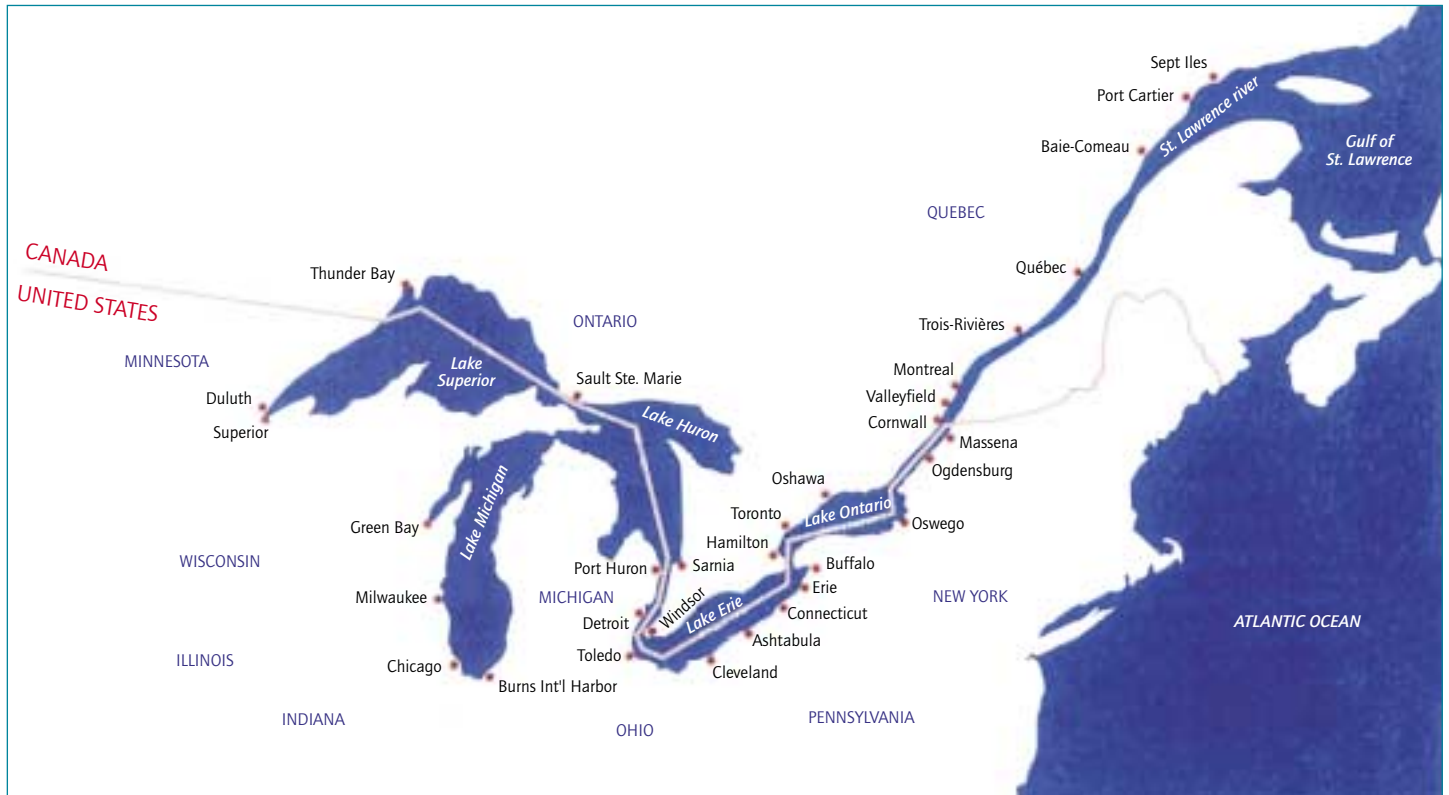
AIS op de St. Lawrence Seaway

Een bron van inspiratie

In het kader van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) is men op zoek gegaan naar vergelijkbare maritieme samenwerkingsverbanden tussen landen om ervan te leren. Op mondiaal vlak treedt één organisatievorm bijzonder op de voorgrond: 'The Great Lakes / St. Lawrence Seaway System'. Deze Canadees-Amerikaanse organisatie voert een bilateraal beleid en beheert een enorm vaargebied.



5



De Grote Meren en de St. Lawrence Seaway

De St. Lawrence Seaway strekt zich uit over een lengte van meer dan tweeduizend kilometer, van Montreal in Canada tot aan Lake Erie in de Verenigde Staten. Het is de belangrijkste toegangsweg tot alle Canadese en Amerikaanse havens die niet direct aan de oceaan liggen. In juni 2003 ondernam de afdeling Scheepvaartbegeleiding van de Vlaamse Administratie Waterwegen en Zeewegen een studiereis naar de St. Lawrence Seaway.

Wereldprimeur

Net als in de Schelderegio maakt de maritieme organisatie op de St. Lawrence Seaway gebruik van Vessel Traffic Services

voor een efficiënte scheepvaartbegeleiding. Deze organisatie heeft echter niet gekozen voor een radarketen: het bochtige, bergachtige gebied met steile oevers zou namelijk een onbetaalbaar aantal antennes vereisen. Als alternatief koos ze voor het Automatic Identification System (AIS) in combinatie met elektronische zee-kaarten. Dit AIS-walsysteem – een wereldprimeur – is sinds 15 maart 2003 effectief in werking.

Complexe dienstverlening

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit is erg geïnteresseerd in het systeem dat op de St. Lawrence Seaway wordt gebruikt, omdat het AIS wil integreren in

de Schelderadarketen. De ervaringen van de Canadees-Amerikaanse Vessel Traffic Services met het AIS-walsysteem zijn in elk geval erg positief: met behulp van dit systeem worden schepen van acht meter diepgang en 222 meter lengte over zes korte kanalen naar de vijf Grote Meren geleid. Van daaraf kunnen de schepen tot 2000 nautische mijlen ver in het achterland van Canada en de Verenigde Staten komen.

Meer weten?

Uitgebreide informatie over The Great Lakes / St. Lawrence Seaway is te vinden op de website:
www.greatlakes-seaway.com

Nieuwe hoofdverkeersleider Wouter Vastrick

Sinds 1 september 2004 is Wouter Vastrick één van de Nederlandse hoofdverkeersleiders van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) in het Schelde Coördinatie Centrum in Vlissingen.

In de praktijk wil dit zeggen dat Wouter van de Regioverkeersdienst op de vierde verdieping verhuist naar de werkvloer op de tweede verdieping van hetzelfde gebouw en een ander takenpakket toebedeeld krijgt. Als regioverkeersleider die de verantwoordelijkheid draagt voor het verkeersbeleid in zijn sector heeft Wouter al heel wat ervaring opgedaan. Wouter beschouwt de overstap naar hoofdverkeersleider duidelijk als een promotie en een uitdaging. Hij wil met enthousiaste werklust deelnemen en inhoud geven aan de uitbouw van de GNA.



Wouter Vastrick

De functie van hoofdverkeersleider

De hoofdverkeersleider is door de uitoefening van zijn functie en door zijn ervaring op de werkvloer betrokken bij het algemeen beleid en de afhandeling van calamiteiten. Samen met de Vlaamse cheffloods van de afdeling Scheepvaartbegeleiding worden beslissingen genomen over

onder meer het toelatingsbeleid, vaarplannen en praktische uitvoering van het scheepvaartbeleid.

Verder heeft de hoofdverkeersleider een signaalfunctie om mogelijke knel- en aandachtspunten in de dienstverlening en de beleidshandhaving aan te geven en voorstellen te doen voor mogelijke oplossingen. Dit alles om het scheepvaartverkeer

op de (Wester)Schelde vlot en veilig te laten verlopen.

Aanwinst

Met Wouter Vastrick wordt de ploeg versterkt met een enthousiaste medewerker. De goede operationele samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland kan daardoor verder worden uitgebouwd. ■

Nieuw radarsysteem

Een beter verkeersbeeld voor Zelzatebrug



Zelzatebrug

Bron: Fritz van Helleputte

De beweegbare brug in Zelzate is een cruciaal onderdeel van de toegang tot de haven van Gent. De zeven binnenvaartbegeleiders van Zelzatebrug gebruiken Very High Frequency (VHF) en marifoon in combinatie met een stand alone radar. Daarmee is slechts een lokaal verkeersbeeld beschikbaar. Deze radar wordt binnenkort vervangen door een systeem dat geïntegreerd wordt met AIS en de radargegevens van onder meer de Schelderadarketen. Daarmee krijgen de binnenvaartbegeleiders van Zelzatebrug een beter verkeersbeeld, zodat ze het scheepvaartverkeer optimale en veilige toegang tot de Gentse haven kunnen verlenen. ■

Veiligheid voor gasschepen

Sinds het voorjaar van 2004 beschikken Vlaanderen en Nederland over een gezamenlijke instructie voor 'artikel 25'-schepen. Welke schepen vallen hieronder? En wat betekent dit voor de verkeersbegeleiding?

Riemer Haarsma, hoofdverkeersleider in Vlissingen vertelt: "Artikel 25 verwijst naar het desbetreffende artikel uit de regeling 'Vervoer Gevaarlijke Stoffen met Zeeschepen'. Afhankelijk van de soort en hoeveelheid lading worden bepaalde gasschepen aangemerkt als 'artikel 25'-schepen. Nederland en Vlaanderen zijn de regeling overeengekomen om deze schepen veilig te laten varen".

Strengere veiligheidseisen

'Artikel 25'-schepen vragen extra aandacht van de scheepvaartbegeleiding. "Bij

op- en afvaart willen wij voorkomen dat zulke schepen elkaar passeren op nautisch gevaarlijke punten", aldus Riemer. "Daarom hebben de verkeerscentrales Vlissingen, Zandvliet, Terneuzen, Zeebrugge en Hansweert meer verantwoordelijkheid gekregen."

Check

Onderdeel van de bekendmaking is een checklist, die ervoor zorgt dat alle partijen dezelfde werkwijze hanteren. En dat is natuurlijk van essentieel belang voor de veiligheid. Riemer: "Voor deze schepen wordt eerst een vaarplan opgesteld. Ver-

volgens wordt gecontroleerd of er aan een aantal voorwaarden is voldaan: er moet onder meer een loods beschikbaar zijn, een ligplaats vrij zijn en het zicht moet meer dan 2000 meter zijn. Als aan alle veiligheidseisen voldaan is, geeft de hoofdverkeersleider *clearance*, oftewel toestemming om op- of af te varen. In tegenstelling tot gewone schepen vindt beloodsing van 'artikel 25'-schepen plaats nadat het schip *clearance* heeft ontvangen." ■

Informatiemiddag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) Presentaties en discussies over actuele zaken

Op 7 oktober werd voor de derde maal een GNB-informatiemiddag georganiseerd voor iedereen die beroepshalve betrokken is bij het scheepvaartverkeer op de Schelde.

Het evenement vond plaats in het havencentrum in Lillo. Na de ontvangst met lunch gingen de deelnemers van start met het inhoudelijke programma. Daarin kwamen onder meer de plannen voor de integratie van AIS in de Schelderadar-keten aan de orde, evenals Hymedis, het systeem waarmee via Internet realtime data afkomstig van de meetnetten bij de Vlaamse banken en het meetnet Zege bij Middelburg verkregen wordt. Ook de nieuwe marifoonblokindeling en de veiligheid voor de binnenscheepvaart werden uitgebreid besproken.

Ruimte voor discussie

De informatiemiddag was niet alleen bedoeld om alle betrokkenen te informeren, maar met name om open van gedachten te wisselen over de onderwerpen die aan de orde kwamen. Tussen de presentaties was er dan ook ruimte voor discussie, met per onderwerp wisselende panels van deskundigen. De middag werd afgesloten met een vaartocht langs het Deurganckdok en een informele borrel aan boord. De reacties na afloop waren positief: deelnemers waren zeer te spreken over de presentaties en de open discussies.

Meer informatie

Als u meer wilt weten over de informatiemiddag dan kunt u het informatiepakket downloaden via de website www.scheepvaartbegeleiding.be ■



Het Vlaamse Loodswezen aan het woord

Een nieuwe loodsvloot

Het Vlaamse en Nederlandse loodswezen maken zich sterk voor een nieuwe, gezamenlijke loodsvloot met vaartuigen van het type Swath en Slice. Het eerste vaartuig is inmiddels besteld door de Nederlandse loodsdienst.

In de monding van de Westerschelde bevinden zich twee loodskotters nabij de Kwintenberg en de Steenberg. Vanaf deze kotters vertrekken Vlaamse en Nederlandse loodsen per jol naar de schepen. Ter hoogte van Vlissingen vindt een wissel van Scheldemondloodsen, Rivierloodsen en Kanaalloodsen plaats.

Onwerkbaar dagen

Kapitein Jacques D'Havé, Algemeen Directeur van het Vlaamse Loodswezen vertelt: "Zo'n 35 tot 45 dagen per jaar zijn de loodskotters vanwege slechte weersomstandigheden buiten dienst." Als alternatief kan een loodshelikopter of loodsen op afstand (LOA) worden aangeboden, maar ook deze diensten hebben hun beperkin-

gen. Jacques: "Helikopterbeloeding en LOA samen kunnen maar 25 procent van de schepen bedienen. Dat betekent dat bij extreem slecht weer nog altijd 75 procent van de schepen geen loods kan krijgen."

'James Bond'-technologie

In de toekomst worden schepen in de monding van de Westerschelde beloofd vanuit één centraal moederschip, waardoor minder loodswissels nodig zijn. "Dit moederschip is van het type Swath," aldus Jacques, "dat staat voor 'Small Waterplane Area Twin Hulls'. Het eerste Swath-vaartuig, de Seashadow, werd eind van de jaren '70 ontwikkeld in opdracht van de US Navy. Deze hield het vaartuig – een revolutionaire uitvinding – lange tijd geheim. Pas in 1995 werd de Swath aan het publiek gepresenteerd: de Seashadow is te zien in de James-Bond-film 'A view to a kill'!"

Veilig, comfortabel en snel

De Swath, die gekenmerkt wordt door twee torpedovormige drijflichamen, is bijzonder stabiel: hoge golven veroorzaken nauwelijks deining. Jacques: "Dat maakt het werken onder slechte weersomstandig-

heden niet alleen veiliger, maar ook comfortabeler. Bovendien is de Swath snel: de kruissnelheid ligt op zo'n 18 knopen per uur." Verder wordt het moederschip uitgebreid met kleine beloedingsvaartuigen van het type Swath of Slice. Slices zijn verbeterde Swaths: ze zijn net zo stabiel, maar hebben een kruissnelheid van 28 knopen per uur. Daarmee kan de duur van het tenderen aanmerkelijk worden bekort.

In weer en wind

Jacques verwacht veel van de nieuwe vloot: "De huidige jollen kunnen maar tot golfhoogtes van twee tot tweeëneenhalve meter operationeel blijven; met de nieuwe vloot kan doorgewerkt worden bij golven van vier tot vierëneenhalve meter. Dat betekent dat het loodsen slechts in uitzonderlijke gevallen gestaakt hoeft te worden. De praktijk heeft dat al bewezen: het Duitse Loodswezen op de Elbe werkt al drie jaar met de Swath. In die tijd hebben ze nog geen enkele dag verstek hoeven laten gaan wegens slechte weersomstandigheden." ■

*De Swath in
aanbouw
Bron:
Ton Duivestein*



De praktijk van het loodsen

Vanuit de Koopmanshaven vertrekt een snelle loodsboot in de richting van een schip dat beloodsing heeft gevraagd. Aan boord van de tender is Captain Fred Kuipers, loods op de Rede van Vlissingen. Hij zal overstappen op het schip om het veilig naar de bestemming te loodsen. "Vooral in slechte weersomstandigheden moet je erg oppassen bij het overstappen", vertelt Fred. "Maar je hebt je persoonlijke veiligheid in eigen hand, zeg ik altijd. Bij golven van twee tot tweeëneenhalve meter houden we het voor gezien, dan worden de gevaren te groot."

Aangekomen bij het schip dat lij heeft gemaakt, kan Fred in de luwte van het schip veilig op de uithangende ladder klimmen. Hij wordt tijdens deze manoeuvre, die ongeveer een kwartier duurt, geholpen door een gezelschap. Deze is via een veiligheidslijn gezekeerd aan de railing van de loodsboot.

Oefening baart kunst

"Ik word geacht om me bij iedere blokgrens te melden bij de verkeerscentrale", vertelt Fred. "Verder adviseert een loods de kapitein over de koers en manoeuvres", legt Fred uit. Dat klinkt simpel, maar dat is het niet. Fred: "Je wordt niet zomaar loods, daar gaat een gedegen opleiding aan vooraf. Na de hogere zeevaartschool en het verwerven van de vereiste vaarervaring volg je als kandidaat-loods een interne opleiding. Je begint met praktijkervaring opdoen op kleine schepen, en na acht jaar ben je zover dat je alle schepen mag beloodsen. Behalve de marginale en andere bijzondere schepen. Hiervoor heb je een speciale opleiding nodig."

Toch zeeziek

Fred is enthousiast over de plannen voor beloodsingsvaartuigen van het type Swath of Slice. "Die vaartuigen blijven stabiel, zelfs bij hoge golven. Daardoor zijn ze veel comfortabeler dan de jollen waar we nu mee varen", vertelt hij. "Want vergis je niet: ook een loods wordt weleens zeeziek!" ■

*Captain
Fred Kuipers
aan het werk
Bron: Nederlands
Loodswezen*

Verbeterde veiligheid op en rond de (Wester)schelde

Een risico-actualisatie

Uit recent onderzoek blijkt dat de risico's van transport van gevaarlijke stoffen op de (Wester)schelde aanzienlijk kleiner zijn geworden. De risico's voor de bevolking in de Schelderegio komen nu nergens meer boven de norm.



Een gasschip op de (Wester)schelde
Bron: Johnny van de Velde

In 2002 verscheen het Memorandum van Vlissingen, waarin aandacht wordt besteed aan de beperking van transportrisico's op de (Wester)schelde. In het kader daarvan gaven de Commissaris van de Koningin in Zeeland en de Gouverneur van de provincie Antwerpen in mei 2002 opdracht voor een risico-actualisatie. De resultaten van deze studie werden in juli van dit jaar gepubliceerd.

Onder de norm

Uit het onderzoek blijkt dat het plaatsgebonden risico op de oever overal ruim onder de wettelijke norm blijft. Bovendien overschrijdt het groepsrisico – het risico dat een grote groep mensen tegelijkertijd getroffen wordt door een calamiteit – nergens meer de richtwaarde. De resultaten

van dit onderzoek zijn aanzienlijk positiever dan die van eerdere onderzoeken in '94, '96 en '99. De beperkingen voor nieuwe ontwikkelingen langs de oevers, bijvoorbeeld voor de bouw van nieuwe woningen, zijn dan ook opgeheven.

Bronmaatregelen

De gunstige resultaten zijn mede te danken aan de nautische bronmaatregelen die de Permanente Commissie (PC) heeft ingevoerd. Voorbeelden van dergelijke maatregelen zijn de aangepaste vaarwegmarkering op het traject Wielingen - Vlissingen Rede en het restrictiever ankerbeleid op Vlissingen Rede.

Daarnaast zijn de wetenschappelijke inzichten over de gevolgen van calamiteiten met gevaarlijke stoffen bijgesteld.

Deze gevolgen blijken minder ernstig dan eerder werd aangenomen.

Handhaving

Nederland en Vlaanderen hebben onderling afspraken gemaakt om erover te waken dat de transportrisico's ook in de toekomst op een aanvaardbaar niveau blijven. Een verdere verdieping van de Westerschelde tot 13,1 meter heeft in ieder geval geen negatieve invloed op de veiligheid, zoals blijkt uit de Ontwikkelingsschets 2010 van ProSes. Verder blijft de PC werken aan nautische bronmaatregelen. Aandachtspunt daarbij is de schaalvergroting van de schepen en de daaruit voortvloeiende noodzaak om de scheepvaart nog beter te plannen en te begeleiden. ■



Na het vertrek van Victor Cox in mei is Rob Scipio aangesteld als hoofdbeheerder van het Beheer- en exploitatieteam (BET), onderdeel van de Vlaams-Nederlandse nautische samenwerking in het Schelde Coördinatie Centrum in Vlissingen.

Sinds 1990 is Rob werkzaam bij het BET als beheerder elektronica en informatica. Vanaf 15 mei van dit jaar heeft hij als hoofdbeheerder BET Nederland samen met Johan Raes, hoofdbeheerder BET Vlaanderen, de leiding over dit Vlaams-Nederlandse team. Het BET houdt de Schelderadarketen technologisch op peil, coördineert het onderhoud ervan en koppelt de Schelderadarketen met systemen van externe partners, zoals de havenautoriteiten en de loodswezens. Rob en Johan adviseren in hun rol als hoofdbeheerder de Vlaamse en Nederlandse lijnorganisaties en de Permanente Commissie over het beheer en de ontwikkelingen van de Schelderadarketen. "Hier zijn twee kapiteins op één schip, maar dat gaat uitzonderlijk goed", vertelt Rob.

Teamspirit

Het BET heeft dertien medewerkers, zowel Nederlanders als Vlamingen. In het team is gespecialiseerde kennis aanwezig van onder meer radartechniek, datacommunicatie, werktuigbouw, elektrotechniek en

niet te vergeten nautiek. De uitdaging van Robs nieuwe functie zit hem dan ook vooral in het coachen van dit uiteenlopend team: "We hebben al die disciplines nodig", vertelt Rob. "Ik vind het dan ook belangrijk om een positieve werkhouding en een wederzijds vertrouwen te creëren. Ons uiteindelijke doel is een veilig en vlot



Rob Scipio

scheepvaartverkeer op de Westerschelde. Daar geloof ik in en daar ga ik voor."

Eén centraal loket

Naast het BET zetten zich nog tal van andere organisaties in voor de Schelderadarketen. Rob vertelt: "Projecten als AIS, het Centraal Broker Systeem en de migratie van de marifonie slagen mede dankzij de inspanningen van onder meer de operationele verkeersdiensten. Zij helpen ons naast hun dagelijks werk met het opstellen van functionele eisen en het uitvoeren van systeemtesten. Ook externe partners zoals de havens en loodsdiensten leveren een waardevolle bijdrage aan gezamenlijke projecten. Als een project slaagt, is dat mede dankzij hun inspanning." Rob hoopt dat deze samenwerkingsverbanden in de toekomst nog sterker worden: "Ik wil toe naar een situatie waarin de gezagvoerder van een schip op de Westerschelde voor alle zaken bij één loket terecht kan. Mijn droom is dat alle betrokken autoriteiten als één organisatie gezien worden."

*Onbemande
radarpost
Hoofdplaat*

Klamme handen

Trainen met de verkeerssimulator in Kallo

De verkeerssimulator in Kallo is niet te vergelijken met een brug- of vluchtsimulator. Toch zien instructeurs regelmatig cursisten met klamme handen achter de simulator zitten. Niet alleen aspiranten, maar zelfs ervaren verkeersleiders krijgen er soms last van.



Een cursist aan het werk met de verkeerssimulator

De simulator is een overtuigende weergave van de werkplek van een verkeersleider. Op nagebootste radarbeelden is de vaargeul met bakens, boeien en schepen te zien. De cursist leert volgens strenge standaarden te communiceren met schepen en – wat nog veel moeilijker is – te anticiperen op afwijkend vaargedrag. Maar dat is nog niet alles. De instructeur kan met behulp van de simulator uitzonderlijke situaties nabootsen, zoals strandingen of aanvaringen. Zelfs voor ervaren mensen kunnen dat soort situaties een lastige opgave zijn. Trainen op een simulator is erg arbeidsintensief: per cursist is er een instructeur aanwezig.

Basisopleiding in Kallo

De simulator in Kallo is onderdeel van het opleidingsprogramma van aspirant ver-

keersleider tot verkeersleider of VTS operator. Daarnaast volgen Nederlandse en Vlaamse verkeersleiders er herhalingscursussen (voor de Nederlanders is dit verplicht om de drie jaar) en trainen de Nederlandse loodsen er het Loodsen Op Afstand. Momenteel volgen de Nederlandse verkeersleiders hun basisopleiding nog in Wageningen, maar er zijn concrete plannen om deze opleiding in de toekomst ook in Kallo aan te bieden. Daartoe wordt in Kallo gewerkt aan opleidingsscenario's voor de simulator. Momenteel worden de Vlaamse en Nederlandse opleidingen met elkaar vergeleken. Deze ontwikkeling is helemaal in lijn met de eisen die de International Maritime Organisation (IMO) stelt: de opleiding moet voor beide landen gelijk zijn. ■

Colofon

Uitgave

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

3500 exemplaren

Redactie

Jan van Dee, Eva Descamps,
Anna van der Heijden, Aat de Jong,
Arlette Lambrechts, Hank Prins,
Ben Sinke, Rony Slabbinck,
Piet Sterenburg en Nicolaas Vlaeminck

Eind- en hoofdredactie

Ben Sinke, Anna van der Heijden
(Rijkswaterstaat)
Nicolaas Vlaeminck (Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap)

Fotografie

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Rijkswaterstaat Zeeland

Met medewerking van:

Grafisch Bedrijf Pitman bv, Goes
Liefens Communicatie, IJzendijke

Contactpersonen

GNB
Aat de Jong (0031) (0)118 68 63 57
Rony Slabbinck (0032) (0)25 53 77 39

NVW

Jan van Dee (0031) (0)118 68 65 57
Hank Prins (0031) (0)118 68 64 77

Voor extra exemplaren van deze nieuws-
brief kunt u bellen of mailen met Anna
van der Heijden: (0031) (0)118 68 63 56
a.vdheijden@dzl.rws.minvenw.nl

Overname artikelen na toestemming
eindredactie.

Met dank aan www.shipphoto.net