

Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening en Kust - Rijkswaterstaat Zeeland | n° 9 december 2006



Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer krijgt een “gezicht”

Deze negende nieuwsbrief van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) zit in een nieuw “jasje”. De nieuwsbrief heet voortaan Nautisch Nieuws Scheldegebied. Dit is conform de omschrijving van het werkingsgebied van het GNB-verdrag. De nieuwe stijl is in lijn met de huisstijl van het GNB die de communicatieverantwoordelijken op 24 oktober 2006 introduceerden. Doel van een eenduidige en eenvormige stijl is een grotere herkenbaarheid van het GNB voor interne en externe partners.

Voor het huisstijlontwerp heeft men verschillende externe bureaus gecontacteerd. Uiteindelijk werd de opdracht door Vlaanderen en Nederland gegund aan het bureau Lemento. In een eerste fase werd dit bureau grondig ingelicht over het doel van de Vlaamse-Nederlandse samenwerking en het reilen en zeilen in het Scheldegebied. Ook kwam aan de orde wat onder de noemer GNB valt. In een tweede, intensieve, fase werd van een “moodboard” gewerkt in de richting van een logo met aandacht voor lettertype en kleurenpalet. Hierover werd een



akkoord bereikt in de Schelde Directeuren Vergadering (SDV) en de Permanente Commissie (PC). Daarna is gewerkt aan de vertaling van de huisstijlkenmerken (typografie, kleur en dergelijke) in een aantal dragers. Bijvoorbeeld sjablonen voor brieven, posters, brochures en naamkaartjes.

In deze nieuwsbrief

- Het GNB krijgt een “gezicht” 2
- Digitale Route Informatie Panelen informeren scheepvaart 3
- Nieuwe Vlaamse voorzitter van Permanente Commissie aan de slag 4
- Vernieuwd cameranetwerk voor havengebied Gent 5
- De Vlaamse hydrografische Meetdienst: bewakers van de kust 6
- De rol van Rijkswaterstaat bij baggeren en storten in de Westerschelde 7
- Verkeerscentrale Zeebrugge 8
- Vessel Traffic Management and Information Services 9
- Interview directeur-generaal Antwerpse Scheepvaart Vereniging VZW 10
- Veel belangstellenden op GNB-infodag 11
- ‘De Nederlander praat, de Vlaming luistert’ 12

Foto omslag:
Digitale Route Informatie Paneel
langs het kanaal Gent-Terneuzen

• Nautisch, veilig en vlot

Uitgangspunten voor het ontwerp van de huisstijl waren voornamelijk de autoriteit en de legitimiteit van de GNB-organen en de begrippen nautisch, veilig en vlot. In het logo komen deze aspecten dan ook duidelijk naar voren. Het nieuwe beeldmerk heeft elementen in zich van het water en de natuur. Dat komt niet alleen tot uiting in de vorm, maar ook in de gebruikte kleuren: blauw en groen. In het logo zijn “golven” zichtbaar. Deze symboliseren het water, maar ook de “golven” van het radar- en radioverkeer. Verder heeft het anker een prominente plaats in het logo. Het staat voor het nautische aspect van de organisatie. Het anker is ook het symbool van de PC, het hoogste bestuursorgaan binnen het GNB. Wie aandachtig kijkt, ziet in de golven rondom het anker twee “zorgende handen”. Zij staan voor de bijzondere aandacht die het GNB heeft voor veiligheid. Tot slot is er voor gekozen om de naam “Gemeenschappelijk Nautisch Beheer Scheldegebied” voluit te schrijven om de identiteit en het imago te versterken. Voorheen werd gedacht aan het gebruik van een letterwoord GNB, maar dit is nietszeggend voor externen. Doordat gekozen is voor een strakke opmaak en de vorm van een zegelmerk straalt het beeldmerk de nodige autoriteit en legitimiteit uit.

De kleuren van het logo en de huisstijl komen consequent terug in het briefpapier, de naamkaartjes en het overige drukwerk. In overleg met de verschillende entiteiten en in opdracht van de PC wordt gewerkt aan een spoedige invoering van de huisstijl in alle elementen van interne en externe communicatie.

Brug open of brug dicht?

Digitale Route Informatie Panelen informeren scheepvaart



Door de digitale informatiepanelen zien schippers meteen of de brug open of dicht is.

November 2003. De “Zennestroom”, een binnenvaart-tanker van de firma Van der Sluis ramt in volle vaart de brug bij Sluiskil. De eerste stuurman wordt zwaargewond afgevoerd naar het ziekenhuis. Het is niet het eerste ongeluk bij de brug. Onderzoek wijst uit dat schippers bij het naderen van de bruggen in Sluiskil en Sas van Gent pas laat zien of de brug open of dicht is. De oplossing lijkt voor de hand te liggen: visueel maken wanneer de brug open of dicht gaat.

‘Je kon alleen aan een dovend geel licht onder de brug zien dat de brug dicht ging’, licht Jan de Vries, regiovertegenwoordiger van Koninklijke Schuttevaer, de situatie bij de brug van Sluiskil toe. ‘Voer je richting Terneuzen, dan kon het gebeuren dat de stand van de zon je het zicht op dat dovende licht ontnam. Je kunt het vergelijken met een spoorweginnengang. Met slagbomen is de situatie veiliger dan met alleen een knipperend licht. We hebben daarom gepleit voor extra veiligheidsmaatregelen en vonden bij Rijkswaterstaat een gewillig oor.’

• Ondubbelzinnige informatie

Willem Vinke, hoofd waterdistrict Zeeland, beaamt het verhaal van De Vries. ‘Het was duidelijk dat de informatievoorziening langs het kanaal beter en handiger kon. Onderzoek leerde dat digitale informatiepanelen uitkomst konden bieden. Net als op de snelweg kun je daarmee (vaar)weggebruikers ondubbelzinnig informeren.’ Maar een vaarweg is wat anders dan een snelweg. Vinke: ‘Een vaarweg is enerzijds veel breder. Je moet

de boodschap vanaf grote afstand kunnen lezen. Anderzijds passeren schepen met een lagere snelheid, een schipper heeft meer tijd dan een automobilist om de letters te ontcijferen. Uiteindelijk konden we in juni 2006 de Digitale Route Informatie Panelen (DRIP's) aan weerskanten van de bruggen bij Sluiskil en Sas van Gent plaatsen. De testfase sloten we eind augustus af.’ Het paneel geeft statische informatie (brug open/brug dicht) weer. In de toekomst kan ook route-informatie en algemene informatie worden weergegeven. Hierbij moet gedacht worden aan informatie over tijdelijke stremmingen, blokkades of andere incidenten op de vaarweg.

• Ervaringen

Helpt het ook? Jan de Vries weet het nog niet. ‘Ze staan er nog niet zo heel erg lang. Ik heb nog geen klachten gehoord, dat is op zich een goed teken. Belangrijker vind ik dat de brugwachters sinds kort ook via de marifoon contact kunnen zoeken met de schippers. Dat heeft zeker de informatie-uitwisseling verbeterd.’ Willem Vinke is positief over de DRIP's. ‘De testfase heeft een aantal tekortkomingen aan het licht gebracht, die we hebben kunnen oplossen. Ze draaien nu goed. Ik ben zeer benieuwd naar de ervaringen van de schippers. Rond de kerst komen de binnenschippers bijeen voor hun jaarvergadering, dan zullen we er zeker naar vragen.’

Het kanaal Gent-Terneuzen maakt deel uit van Schelde-regio en valt onder het GNB.

Samenwerking en nog eens samenwerking is de boodschap

De redactie van Nautisch Nieuws Scheldegebied sprak met de kersverse Vlaamse voorzitter van de Permanente Commissie (PC) van Toezicht op de Scheldevaart, het hoogste orgaan van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB). Kapitein Jacques D'Havé werd op 1 augustus 2006 aangesteld als administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, het vroegere AWZ. In zijn nieuwe functie is hij door de Vlaamse Regering ook aangesteld als Vlaamse vertegenwoordiger in de PC. We horen dat het een krachtadige man is, die met een duidelijke visie over kwalitatieve dienstverlening het Vlaamse Loodswezen "nieuwe stijl" vertegenwoordigde. In zijn nieuwe functie ongetwijfeld een rots in de branding.

- Wat zijn, als nieuwe Permanente Commissaris, uw eerste bevindingen over het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer?

'Als algemeen directeur van het Vlaamse Loodswezen (DAB Loodswezen) heb ik de wording van het GNB en de verwezenlijkingen van de PC steeds met bijzondere aandacht gevolgd. Dat de feitelijke samenwerking op nautisch vlak in enkele jaren tijd succesvol werd uitgebouwd, is een pluim op de hoed van de PC en van alle Nederlandse en Vlaamse medewerkers op het terrein. Het, op 21 december 2005 ondertekende, verdrag betreffende het GNB levert de juridische grondslag om de samenwerking nog verder uit te diepen.'

- Het zware werk is dus achter de rug?

'Ondanks de reeds geleverde inspanningen, ligt er nog heel wat werk voor de boeg. Tijd om op de lauweren te rusten is er niet. De PC en de haar ondersteunende organen zijn druk in de weer om de uitvoering van het verdrag voor te bereiden. Het ijzer vraagt om gesmeed te worden. Ik zet als nieuwe Permanente Commissaris samen met mijn collega-commissarissen mijn schouders onder de uitdagingen van het GNB. Ook de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) moet haar interne samenwerking nog verder uitbreiden.'

- Wat zijn voor u de belangrijkste uitdagingen voortvloeiende uit het verdrag?

'Ik zie drie belangrijke uitdagingen. Vooreerst krijgt de PC de mogelijkheid om eigen regels in het kader van het nautisch beheer uit te vaardigen, waardoor de nautische regels beter kunnen inspelen op de specifieke noden van de vaarwegen in het Scheldegebied. Verder geniet het realiseren van de nautische ketenbenadering bijzondere aandacht. Dit moet het mogelijk maken dat de vaartocht van een schip op het hele traject vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de haven rimpelloos kan verlopen. Tot slot zal ik ook graag meewerken aan het opstellen en uitvoeren van een veiligheidsplan dat ernstige scheepsongevallen zo veel als mogelijk moet voorkomen en dat de bestrijding van effecten van incidenten optimaliseert.'



Kapitein Jacques D'Havé, nieuwe Vlaamse voorzitter van de Permanente Commissie, wil samenwerking verder bevorderen.

'Zonder grensoverschrijdende samenwerking tussen alle betrokken partijen en actoren heeft het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer weinig kans op slagen.'

- Wat is voor u de kritische succesfactor voor het GNB?

‘Samenwerking en nog eens samenwerking. Als algemeen directeur van de DAB Loodswezen heb ik vrij vlug ingezien dat een samenwerking met het Nederlandse Loodswezen onontbeerlijk is om tot een betere dienstverlening aan de scheepvaart te komen. Zonder grensoverschrijdende samenwerking tussen alle betrokken partijen en actoren heeft het GNB weinig kans op slagen. In het kader van de ketenbenadering dienen alle betrokkenen hun dagelijkse werking optimaal op elkaar af te stemmen: de GNA, de havens, de loodsdiensten en andere nautische dienstverleners. Voor de veiligheid is een goede samenwerking tussen de verkeersleiders en de loodsen het meest cruciaal. Zij staan immers elk vanuit hun eigen specifieke opdrachten, de een vanaf de wal, de ander op de rivier, direct in voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Ik verwacht dan ook veel van de werkgroep verkeersleiders-loodsen die is ingesteld om vanuit de praktijkervaring maatregelen uit te werken ter bevordering van de veiligheid.’

- Wat zou u op termijn met de PC willen bereiken?

‘De PC heeft de gezonde ambitie om de veiligheid te verbeteren door het reduceren van het aantal scheepsongevallen en om de vlotheid te bevorderen door het beperken van de wachttijden voor de scheepvaart. Veiligheid en vlotheid zijn geen tegengestelden, integendeel: zonder veiligheid vlot er niets, en zonder vlotheid is er geen veiligheid. Dit komt ten goede van zowel de externe veiligheid en het milieu als van het transporteconomische belang van de scheepvaart en de havens. Een in een samenwerkingsverband geoptimaliseerde dienstverlening aan de scheepvaart door de GNB-organisatie, de loodsdiensten en de andere nautische dienstverleners is hiervoor een belangrijke voorwaarde.’

Vernieuwd cameranetwerk voor havengebied Gent

Het bestaande cameranetwerk in het Gentse havengebied is vernieuwd en uitgebreid. Vanaf de brug van Zelzate tot in de Gentse havens houden nu veertig camera's een oogje in het zeil. Hierdoor kan de scheepvaart nog beter worden begeleid.

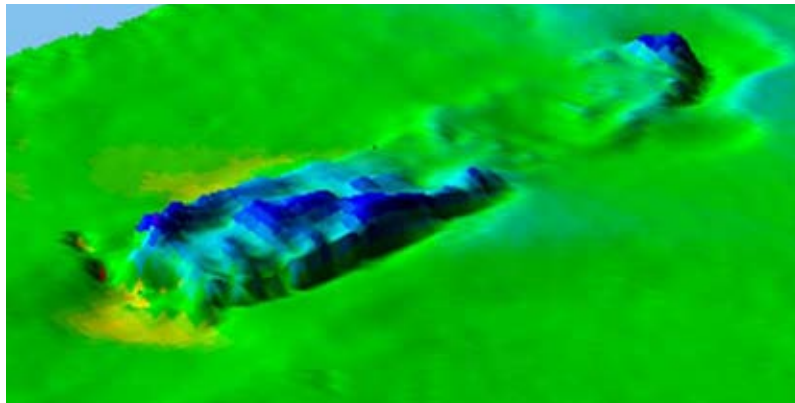


Overzichtsbeeld en cameranetwerk in Gents havengebied.

Op zeventien oude en nieuwe locaties zijn steeds twee tot drie camera's geplaatst. Samen bedekken de veertig kleurencamera's het gehele wateroppervlak, de voorkaaien en de doorvoeropslagplaatsen. De camera's bevinden zich bijvoorbeeld op EUROSILLO, het bedieningsgebouw van Meulestedebrug en bij Zelzatebrug. De operatoren van de scheepvaartbegeleiding in Zelzatebrug en de havenluitenanten van de havenkapiteinsdienst van het havenbedrijf Gent kunnen dankzij dit nieuwe systeem de scheepvaart begeleiden op het kanaal en in alle dokken. Ook kunnen ze de laad- en losbewegingen op de kaaien zien en bij calamiteiten de operaties bekijken. Door de Pan-, Tilt- en Zoom-functionaliteit kunnen ze in verschillende richtingen inzoomen en worden details beter zichtbaar. Bovendien zijn de operationele ruimte van Zelzatebrug en de kapiteinskamer van de havenkapiteinsdienst voorzien van AIS (Automatisch Identificatie Systeem) - en radarbeelden. Daardoor zijn de zeeschepen te volgen vanaf de rede van Vlissingen tot ze in de Gentse dokken aan de kade liggen. Ook zijn alle schepen binnen een straal van vier kilometer rond Zelzatebrug via de radar te volgen.

Vlaamse hydrografische meetdienst: bewakers van de kust

*Wrak van de in
1917 gezonken
Senator
Holthuisen*



De Vlaamse hydrografische meetdienst verzamelt allerlei gegevens om een zo goed mogelijke voorstelling te kunnen maken van de zee- en Scheldebodem. Ook de relatie tussen de zeebodem, de Scheldebodem en het vaste land wordt in beeld gebracht. Niet alleen de scheepvaart profiteert van hun werk. De gegevens worden ook verzameld voor andere mariene doelstellingen zoals offshore-activiteiten, onderzoek, milieubescherming en voorspellingen van getij, weer en klimaat.

De meetdienst verricht in feite twee soorten metingen. Ten eerste wordt de diepte van de zeebodem en de bodem van de rivier gemeten. Hieruit komen echte detailkaarten voor het Vlaamse gedeelte van de Schelde tot aan Wintam en de volledige vaargeul voort. Die officiële kaarten worden gebruikt voor het varen en zijn een essentiële tool voor een veilige navigatie. Naast de gekende officiële papieren zeekaarten produceert de meetdienst ook Electronic Navigational Charts (ENC's; vectorkaarten S57-formaat voor de kenners). ENC's worden gebruikt voor technische navigatiehulpmiddelen zoals de Westerschelde Planner (WESP) en de Schelde Navigator Marginale Schepen. Het heikel punt bij al deze kaarten is natuurlijk het up-to-date houden ervan. Daarom krijgt de vaarweggebruiker aanvullende informatie zoals "berichten aan zeevarenden", de lichtenlijst, betrouwbare informatie over hoog- en laag water onder de vorm van getijtafels en de stroomatlassen.

- "Meetnet Vlaamse banken"

Een tweede soort metingen betreft het "Meetnet Vlaamse banken". Het meetnet is genoemd naar de groep onregelmatige zandbanken die zich voor de westelijke helft van de Vlaamse kust bevindt en de scheepvaart in dat gebied sterk bemoeilijkt. Het net geeft hydrometeo-informatie door aan systemen zoals Hymedis bestaat uit een meetnet op zee, meteoparken aan wal en een computernetwerk in Oostende. Het meetnetwerk op zee bestaat uit meetpalen en golfmeetboeien, die zijn voor-

zien van hydrometeosensoren. Het centrale datacenter vangt de gegevens op en zorgt voor de verwerking van de gegevens en wisselt ze uit met internationale meetnetten, onderzoeksinstellingen, universiteiten, en dergelijke.

- Wrakken

Een bijzondere taak van de Vlaamse hydrografische meetdienst is het in kaart brengen van de ligging van wrakken. In het Belgische gedeelte van de Noordzee liggen er ontelbare. Wrakken hebben een speciale aantrekkingskracht, en niet alleen op de schattenjagers onder ons. Voor vissers zijn dit vaak interessante vangstgebieden. Duikers vinden in en rond wrakken bijzonder mooie onderwatertaferelen en onderwaterarcheologen puren uit de wrakken een beter beeld van wat vroeger was. Maar wrakken en andere obstakels op de bodem kunnen bijzonder hinderlijk zijn voor de scheepvaart. Het is de taak van de meetdienst om de juiste plaats van deze wrakken te bepalen en te meten op welke diepte ze precies gelegen zijn. Door gebruik te maken van gespecialiseerde apparatuur zoals een "sidescan-sonar" of een "multibeam-echolood" kan zelfs het kleinste onderdeel van het wrak in kaart worden gebracht. Dit resulteert in spectaculaire beelden. De resultaten van deze metingen komen in de wrakkendatabank.

De Vlaamse hydrografische meetdienst produceert verschillende eindproducten waaronder: digitale en papieren peilplannen en zeekaarten. De peilplannen verschijnen frequent, namelijk na iedere meting, terwijl de zeekaarten minder vaak verschijnen, ze zijn ook minder gedetailleerd en bestrijken een groter gebied. Meer informatie is te vinden op www.vlaamsehydrografie.be. Ook de meetgegevens van het meetnet op zee kunnen daar worden geraadpleegd.

Controleren op vergunningsvoorwaarden

De rol van Rijkswaterstaat bij baggeren en storten in de Westerschelde

Om de hoofdtransportas in de Westerschelde op peil te houden, baggert Vlaanderen continu. De voorwaarden waaronder dit gebeurt, liggen vast in een vergunning. Rijkswaterstaat Zeeland gaat na of de baggeraars zich aan de voorwaarden houden. Guus de Kock, medewerker vaarwegbeheer, en Marinus Touw, clustercoördinator vloot, beiden van Rijkswaterstaat, vertellen over dit baggeren, afstorten én de zandwinning in de Westerschelde.

Rijkswaterstaat
onderweg voor
controle



‘Het baggeren van de rivier is inderdaad een Vlaamse aangelegenheid’, vertelt De Kock. ‘Wij hebben drie schepen in de vaart die natuurlijk controles uitvoeren, maar vooral een signalerende functie hebben. We peilen regelmatig en constateren nogal eens verondiepingen die lastig kunnen zijn voor de binnenvaart of de recreatievaart.’ Rijkswaterstaat baggert zelf de havens in Zeeland. ‘Die vallen onder onze eigen verantwoordelijkheid. Overigens, een verondieping vandaag geconstateerd, kan morgen weer weg zijn’, vult Touw aan. ‘De rivier is grillig. Meestal monitoren we zo’n punt een poosje en grijpen we pas in als het noodzakelijk is. We krijgen ook tips van loodsen of andere vaarweggebruikers als er ergens een verondieping dreigt.’

• Onderhoud hoofdtransportas

Vlaanderen onderhoudt de hoofdtransportas. Vlaanderen mag, maar moet niet baggeren. ‘We controleren alleen of ze niet dieper baggeren dan toegestaan’, zegt Touw. Behalve op het bag-

geren, controleert Rijkswaterstaat ook op het storten van het zand. ‘We hebben een aantal stortlocaties in de rivier. We zien er op toe dat het zand gelijkmatig over die vakken verdeeld wordt’, licht De Kock toe. ‘Soms moet er best ver van de plek van het baggeren gestort worden. We kunnen ons voorstellen dat een baggeraar daar niet zo blij mee is. Maar voor het behoud van de rivier is het echt noodzakelijk om het zand goed te verdelen.’

• Weglopend zand

Het zand in de stortlocaties “loopt” voor een deel door stromingen vanzelf weer weg. Een ander deel wordt gebruikt voor de zandwinning. Twee miljoen kuub zand mag een beperkt aantal partijen winnen uit de Westerschelde. Een aardige bron van inkomsten, het levert dit jaar € 1,93 per kuub op! ‘De overheden in Vlaanderen en Nederland mogen zelf ook een deel van het zand weghalen voor eigen gebruik, ieder 300.000 kuub per jaar’, zegt De Kock. ‘We gebruiken dat voor infrastructurele werken.’

De bagger- en stortwerkzaamheden van dit baggerschip op de Westerschelde worden gecontroleerd door Rijkswaterstaat



‘Wij bedienen de hele Vlaamse kuststreek’

Gelegen op een voor normaal verkeer afgesloten havendam ligt de Verkeerscentrale Zeebrugge. Hij lijkt als twee druppels water op die van Terneuzen maar bestrijkt een totaal ander gebied. We maken kennis met een klein deel van de ongeveer 35 collega's die de veiligheid van de scheepvaart voor het hele Belgische gedeelte van de Noordzee bewaken.



Verkeerscentrale Zeebrugge.

‘Per dienst werken we met vijf man. We werken twaalf uur aan een stuk, eerst een dagdienst, dan een nachtdienst en vervolgens zijn we een aantal dagen vrij’, vertelt Johan Grymonprez, regioverkeersleider. ‘We draaien 24 uur dienst in vijf dagen. Het lijkt erop dat niemand daar problemen mee heeft.’ Binnenkort komen er voor de Vlaamse centrales Zandvliet en Zeebrugge eenentwintig nieuwe verkeersleiders bij. ‘In heel Vlaanderen zijn er maar 70 man die dit soort werk doen, dus bestaat er geen school voor. Iemand die wordt aangenomen moet het vak in de praktijk leren. Werving en opleiding samen duren ongeveer anderhalf jaar. Het duurt dus best een poosje voor iemand volledig inzetbaar is.’

• Drie marifoonblokken

Grymonprez neemt ons mee naar de kaart van het gebied dat de Verkeerscentrale Zeebrugge bestrijkt: van de Franse grens tot een stukje in Nederland. Een schip doorloopt drie marifoonblokken. ‘We werken met een volledige radardekking’, vertelt hij. ‘In het eerste gebied is het relatief rustig. Er is voldoende gelegenheid om de gegevens van een schip te checken en vast te leggen. In het tweede gebied gaan de loodsen van en aan boord, is er het verkeer naar en van Oostende en is er een ankergebied voor wachtende schepen. Dat betekent vrij veel radioverkeer. Het derde gebied tenslotte ligt rond de haven van Zeebrugge, met veel trafiek: rorosschepen en containervervoer.’

• Wisseldienst

In tegenstelling tot in Terneuzen, zetelt de havendienst van Zeebrugge niet in de verkeerscentrale. ‘Zij hebben hun eigen

locatie, met een veel beter zicht op de haven. Onze blik is meer buitengaats gericht’, zegt Grymonprez. ‘Er komen op sommige plekken best veel vaarwegen samen. Maar ik vind het over het algemeen niet zo hectisch. Gemiddeld genomen hebben we ongeveer twintig varende schepen in een gebied en geen binnenvaart zoals op de Schelde. We kunnen het goed aan. ‘s Zomers hebben we wel te maken met veel recreatievaart. Ieder uur wisselen we van positie en bewaken we een ander stukje van de kuststrook.’

• Informatie Verwerkend Systeem

De Norsky ferry passeert. Grymonprez: ‘De ferrykapiteins hebben allemaal vrijstelling voor het nemen van een loods, voor die bepaalde route en met dat specifieke schip. Het is nog maar een paar jaar dat dat heel precies opgevolgd wordt. Het gaat best goed.’ Van ieder passerend schip is veel informatie al voorhanden. Ontbrekende informatie wordt aangevuld, per ongeluk foutief opgenomen gegevens worden gewijzigd. ‘Alle gegevens reizen via Informatie Verwerkend Systeem met het schip mee. We checken bij binnenkomst in ons gebied de diepgang en de lading. Het systeem houdt bij wanneer een schip een bepaald punt passeert en rekent ook uit wanneer een volgend punt bereikt wordt. Op de radarschermen kun je bijvoorbeeld ook berekenen of twee elkaar kruisende schepen dat zonder problemen kunnen doen.’

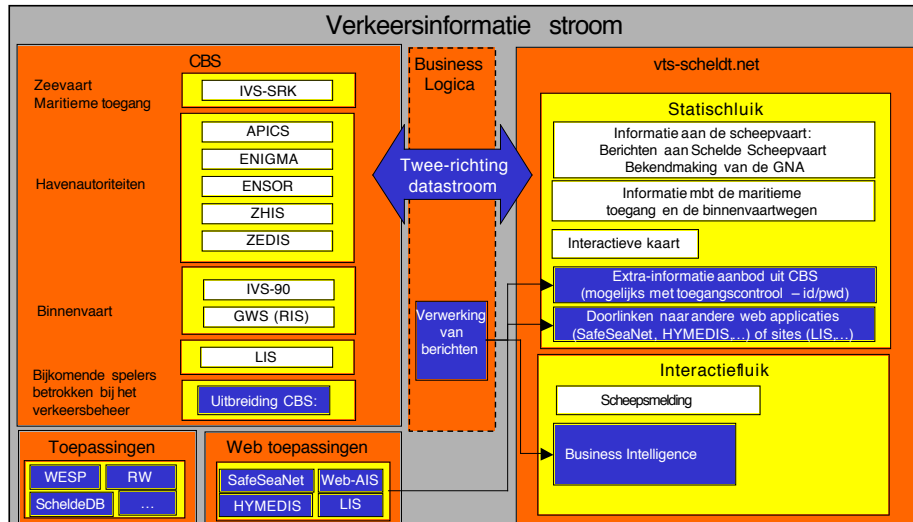
• Crash

‘Er staan enorm veel data in de computer. Alleen al de gegevens van 80.000 schepen. Een computer in het netwerk crasht ook wel eens. In de luchtvaart zou dat desastreus zijn, in de scheepvaart komt het in het algemeen niet aan op een minuutje’, lacht Grymonprez. ‘Maar er wordt constant gewerkt aan oplossingen en verbeteringen, gelukkig.’



‘Onze blik is meer buitengaats gericht.’

Groeiend platform voor uitwisseling van maritieme informatie



Met iedere nieuwe release wordt het aantal partners, maar ook het aantal functionaliteiten uitgebreid.'

Sinds maart 2005 is Vessel Traffic Management and Information Services (VTMIS) volop in gebruik. Het levert een belangrijke bijdrage aan de veiligheid in het Scheldegebied. Via het VTMIS is niet alleen bekend of een schip een gevaarlijke lading aan boord heeft, maar ook welke lading. Steeds meer organisaties sluiten zich aan bij VTMIS en wisselen informatie uit.

Johan Raes, Vlaams hoofdbeheerder van de Schelderadarcenten, haalt een ingewikkeld ogend schema te voorschijn. 'Dit is het platform van VTMIS', licht hij de gekleurde vlakjes toe. 'Alle spelers die informatie bieden over de scheepvaart in de Schelderegio of informatie nodig hebben over de scheepvaart, staan hierop. Ruggengraat van het platform is het Centraal Broker Systeem (CBS). Release 2 is net opgeleverd, de voorbereidingen voor release 3 zijn in uitvoering.'

• Concept

'VTMIS is geen systeem, het is een concept', legt Raes verder uit. 'Het bestaat uit vele puzzelstukjes, die nu voor een groot deel ingevuld zijn. Maar de puzzel is nog niet af.' Doel is om de informatiestroom te organiseren en te stroomlijnen, parallel aan de goederen- en verkeersstroom op de Schelde, Westerschelde, het kanaal Gent-Terneuzen en van en naar de betrokken regionale zeehavens. Het maakt een proactief afhandelingsbeleid van de scheepvaart mogelijk. Denk aan het opleggen van tijvensters, optimaliseren van de aankomsttijden bij de zeesluizen, informatie-uitwisseling met havenbeheerders en kaaiemeesters, cargadoors, agenten en douane. Steeds meer organisaties sluiten zich aan bij het CBS. 'Sinds de tweede release kunnen de Electronic Reporting International (ERI) berichten verwerkt worden. Ook de Nederlandse en Vlaamse River Information Services (RIS) zijn toegevoegd. Hierdoor zijn alle berichten die heen en weer gaan tussen publieke partijen

in het binnenwatertransport toegankelijk. Met iedere nieuwe release wordt het aantal partners, maar ook het aantal functionaliteiten uitgebreid.'

• Historische context

Een toepassing van VTMIS, in volle ontwikkeling, is het Business Intelligence System (BIS). 'Alle informatie voor het volgen en opvolgen van de scheepvaart wordt bewaard. Op termijn kunnen we dan alle informatie vanuit historisch perspectief (vanaf 1993 voor Informatie Verwerkend Systeem-gegevens) bekijken. Heel handig om beleid te evalueren, bij te stellen en nieuw te ontwikkelen.' Als voorbeeld laat Raes een afbeelding zien van de routes die schepen in een bepaalde periode volgden. 'Je ziet een duidelijk patroon en de densiteit, met af en toe een afwijking.' Ook interessant is een historisch overzicht van ongevallen. Raes: 'Geprint op een kaart, met de oorzaak van het ongeval erbij, is in één oogopslag duidelijk wat problematische stukken in de rivier zijn en waarom.'

ERI-berichten zijn gestandaardiseerde berichten over de melding van binnenvaartschepen in Europa. Hierin staat waar een binnenvaartschip zich bevindt, waar het vandaan komt, heengaat, wat zijn lading is en andere bijzonderheden. De informatie wordt vooral gebruikt door de RIS-centra. Bijvoorbeeld de verkeersbegeleiding (strategische verkeersinformatie, sluis- en brugbeheer), calamiteitenbestrijding, haven- en terminalmanagement, goederen- en vlootmanagement, grenscontrole en douanediensten.

‘De menselijke factor doorslaggevend voor welslagen Gemeenschappelijk Nautisch Beheer’

Vanuit zijn kantoor kijkt Xavier van Engelen over de Antwerpse haven. Links en rechts zetelen ondermeer het havenbestuur en het loodswezen. De lijnen tussen deze directeur-generaal van de beroepsvereniging van scheepvaartagenturen en de andere partijen in de haven zijn kort. Empathie is daarbij het sleutelwoord voor Van Engelen. Diezelfde factor is volgens hem van groot belang voor het welslagen van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB).

In de Antwerpse haven zijn ruim honderd scheepvaartagenturen actief. 90 procent daarvan is aangesloten bij de Antwerpse Scheepvaart Vereniging (ASV). In opdracht van een klant regelen zij alles rondom de aankomst of het vertrek van een schip. Van het regelen van de importvergunningen, het bestellen van de sluisen en sleepdiensten tot het organiseren van het goedertransport naar de klant. Een vlotte doorvaart is essentieel. Als er iets hapert in het operationele proces leidt dat tot enorme vertragingen. ‘U kunt zich voorstellen dat als een schip een tij of een sluis mist dat enorme consequenties heeft. Vooral de cargohandeling komt dan onder druk te staan. En als u weet dat daarmee tweederde van de kosten gepaard gaat, snapt u hoe belangrijk het is dat een schip ordentelijk in de haven aankomt’, schetst Van Engelen.

- **Samenwerken**

Toch is de directeur-generaal zeker niet ontevreden over de huidige scheepsafwikkeling. ‘Maar het moet nog beter. De ontwikkelingen in de scheepsvaart maken dat noodzakelijk’, aldus Van Engelen. ‘Het wordt niet alleen drukker op het water, de schepen worden ook groter. De grootste schepen die de Antwerpse Haven aandoen, zijn 300 tot 350 meter. Dat zijn



Xavier van Engelen:
‘Kijk over de rand van je
eigen bord en zet door.’

Gemeenschappelijk
Nautisch Beheer
is ‘a dream
coming true’.

drie voetbalvelden. En ze worden nog groter! Deze schepen kunnen alleen bij hoog water de Schelde op en de haven in. In een korte tijdspanne willen we zoveel mogelijk schepen laten binnenkomen. En hetzelfde geldt weer bij de afvaart. Dat lukt alleen als alle partijen goed samenwerken.’ De verwachtingen over het GNB zijn dan ook hooggespannen bij de scheepvaartagenturen.

- **Vlotter en veiliger verkeer**

Voor de reders is het GNB ‘a dream coming true’ zoals Van Engelen het verwoordt. Hij somt op: ‘Maximale capaciteitsbenut-



De schepen die de
Antwerpse haven
aandoen, worden
steeds groter.

Veel belangstellenden op GNB-infodag

ting van de rivier; minimale wachttijden voor loodsen, slepers, sluizen en kaaien; optimale werkplanning voor nautische dienstverleners en terminals.' Maar het scheepvaartverkeer wordt niet alleen vlotter maar ook veiliger, verwacht hij. 'Vlotheid en veiligheid gaan hand in hand. Zij zijn onlosmakelijk met elkaar verbonden. Zonder vlotheid geen veiligheid en zonder veiligheid geen vlotheid', aldus Van Engelen. 'En dat is ook voor de reders van belang. Ook zij zijn niet gebaat bij incidenten en calamiteiten.'

• Individuele optimalisatie

Van Engelen ziet nog wel een aantal aandachtspunten. Zo treedt het verdrag pas in werking als aan de Nederlandse en Vlaamse constitutionele eisen is voldaan. Van Engelen weet uit ervaring dat bij dergelijke processen nog wel eens een kink in de kabel kan komen. Hoe werkt de aansturing en regelgeving exact uit? Heeft het Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit niet een te soevereine positie en blijft het recht op vrije scheepvaart wel goed intact? En zo zijn er nog wel wat punten waar hij zijn bedenkingen bij heeft. Maar het belangrijkste obstakel voor het succes van het GNB zijn de publieke en private organisaties die het GNB samen vorm geven. 'In de ketenbenadering gaat de gemeenschappelijke visie boven de individuele optimalisatie, maar ook de individuele operationele schakels dienen verder geoptimaliseerd te worden', verwoordt Van Engelen. Met andere woorden er moet ook ruimte blijven voor ondernemerschap.

• Menselijke factor

Desondanks is de directeur-generaal van de ASV optimistisch gestemd. Hij heeft groot vertrouwen in de menselijke factor. 'Heb empathie voor elkaar, kijk over de rand van je eigen bord en zet door. Dan kan het niet anders dat dit project een succes wordt.'

Op dinsdag 24 oktober laatstleden kwamen in Antwerpen de betrokkenen van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) in het Scheldegebied bijeen voor de jaarlijkse informatiedag. Ruim 120 belangstellenden van binnen en buiten het GNB spraken in een ontspannen sfeer met elkaar over de GNB-dossiers.



Dirk Vernaëve,
Havenbedrijf Gent.

Na het welkomstwoord van Antoine Descamps, de nieuwe Vlaamse voorzitter van de Schelde Directeuren Vergadering (SDV), werd het GNB-verdrag toegelicht. Het verdrag dat op 21 december 2005 is getekend, moet nog worden geratificeerd door Vlaanderen en Nederland. Naast de inhoud van het verdrag werden de gevolgen voor het veiligheidsplan en de ketenbenadering besproken. Ook de besluitvormingsprocedures en de regels op te stellen door de Permanente Commissie (PC) kwamen aan de orde.

Vervolgens werd de overstap naar de praktijk gemaakt. Xavier van Engelen van de Antwerpse Scheepvaart Vereniging VZW en Dirk Vernaëve van het Havenbedrijf Gent namen dit gedeelte van het programma voor hun rekening. Ze hebben hooggespannen verwachtingen van het gemeenschappelijk nautisch beheer. Hoewel Van Engelen en Vernaëve nog wel wat aandachtspunten zien, is het hun overtuiging dat alleen GNB leidt tot vlotter en veiliger verkeer. Hun credo 'GNB is the key' werd onderschreven door de aanwezigen.

Het tweede deel van de middag stond in het teken van de veiligheid in het Scheldegebied. Rijkswaterstaat Zeeland schetste de stand van zaken van het veiligheidsplan in wording. Ook werden de overleggroepen en commissies die zich bezig houden met de veiligheid op de Westerschelde in beeld gebracht. Koos de Groot, de Nederlandse voorzitter van de Schelde Directeuren Vergadering (SDV), blikte met de aanwezigen terug naar de hoogtepunten van de dag. Tot slot was er een hapje en drankje.

Op de website www.vts-scheldt.net is een uitgebreid verslag van de bijeenkomst te vinden.

'De Nederlander praat, de Vlaming luistert'

Over buren en hun Babylonische spraakverwarring

We komen graag bij elkaar over de vloer en genieten allebei van mosselen, biertjes en bonbons. We spreken dezelfde taal, maar verstaan we elkaar ook? Communicatie blijkt meer dan taal alleen. Beste lezer, we zetten de cultuurverschillen even op scherp: de beleefde Vlaming kan maar niet wennen aan die brutale Hollander. En heeft hij de krenterigheid uiteindelijk maar geaccepteerd? Dan de Nederlander, die vindt de Vlamingen 'n vriendelijk volkje en 'hun taaltje is zo zacht'. Dat hij stevast verliest met taalspelletjes, pareert hij onmiddellijk met: 'Maar wij zijn beter in voetbal!'

Het houdt beide zijden van de grens in ieder geval flink bezig: Wat bindt ons, behalve de taal? Wat scheidt ons, behalve de Westerschelde? Google levert maar liefst 184.000 pagina's op! Hilarische sketches van cabaretiers, werkervaringen van BN'ers en BV'ers en treffende anekdotes van taalkundigen. Maar ook serieuzer werk zoals wetenschappelijke onderzoeken en gezamenlijke websites van beide overheden. Het levert stof tot nadenken op en leuke onderwerpen voor gesprekken tijdens de borrel. Maar wat als je concreet met elkaar wil samenwerken zoals in het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer? Dan zul je moeite voor elkaar moeten doen.

• Venus en Mars langs de Westerschelde

De wil om elkaar te begrijpen en niet te veranderen, is – zoals in elke relatie – essentieel. Daarnaast kun je je in elkaar verdiepen. Zo zijn er tal van boeken en trainingen. Bijvoorbeeld "Waarom komen Vlamingen van Venus en Nederlanders van Mars" van de Nederlandse Marinel Gerritsen en de Vlaamse Marie-Thérèse Claes, hoogleraren interculturele communicatie. In dit boek schetsen de beide professoren de verschillen in stijl, normen en waarden. 'In een feminiene cultuur (Nederland) wil ieder zijn zegje doen, in een masculiene (Vlaanderen) is dat minder belangrijk, daar telt het resultaat.' De Vlaming blijkt bovendien collectiever ingesteld dan de individualistische Nederlander. Daarnaast is hij romantisch, vermijdt graag onzekerheden en wil weten wat wel en niet mag. De Nederlander is nuchter, informeel en vrijgevochten. 'Een Nederlander formuleert hardop, denkt al pratend. Een Vlaming wil zeker zijn van zijn zaak voor hij iets zegt.'

• 'Vlaamse werkrelaties zijn hiërarchisch'

Paul Wouters, filosoof en adviseur "grensoverschrijdende samenwerking" bij WagenaarHoes Organisatieadvies, weet als Neder-Belg uit eigen ervaring dat je oog moet hebben voor elkaars verschillen. In zijn boek "België-Nederland; verschil moet er zijn" lees je hoe je verschillen kunt overbruggen. 'Natuurlijk, er zijn boeken en trainingen, maar met een paar praktische do's en don'ts kom je ook al een eind.' De gebo-

ren Vlaming noemt er een paar... speciaal voor die dominante Nederlanders:

- Vlaamse werkrelaties zijn hiërarchisch, passeer dus nooit de Vlaamse baas;
- Een Vlaming is allergisch voor de Nederlandse assertiviteit, presenteer je daarom bescheiden;
- Vlamingen doen zaken in een sfeer van vertrouwdeheid.

Geen familiair gedrag, maar rustig een relatie opbouwen. Belangrijker nog dan regels, is volgens de al twintig jaar in Nederland wonende Wouters, authentieke aandacht voor elkaar: 'Werkelijke interesse in de persoon aan de andere kant van de tafel. Pas je aan, leef je in. Dat voorkomt onbegrip, wantrouwen.'

Hoe eenvoudig lijkt dan de oplossing: **Nederlanders, meer luisteren! Vlamingen, meer zeggen!** Of is dat nu weer typisch een te snelle conclusie van zo'n hardop denkende Nederlander...? (want dat is schrijver dezes, zij het met Vlaamse voorouders)

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

3500 exemplaren

Redactie

Eva Descamps
Arlette Lambrechts
Ben Sinke
Nicolaas Vlaeminck
Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zeeland)
0031 (0)118 62 24 83
Nicolaas Vlaeminck (Agentschap voor
Maritieme Dienstverlening en Kust)
0032 (0)25 53 77 44

Fotografie

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Antwerpse Scheepvaart Vereniging
Christophe van der Eecken
Rijkswaterstaat Zeeland

Met medewerking van

Lievens Communicatie, Middelburg
Pitman Grafisch Bedrijf B.V., Goes

Voor extra exemplaren neemt u contact op met
Lievens Communicatie 0031 (0) 118 65 51 00 of
info@lievenscommunicatie.nl.

Overname artikelen na toestemming eindredactie.