

Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening en Kust - Rijkswaterstaat Zeeland | n° 10 juni 2006



Ketenbenadering nader beschouwd

Om het scheepvaartverkeer vlot en veilig de Westerschelde te laten passeren, is ketenbenadering een sleutelbegrip. Daar zijn alle betrokken partijen het over eens. De ketenbenadering beoogt een optimale afstemming van het Nautisch Beheer van de (Wester)Schelde en het beheer in de betrokken Scheldehavens. In dit artikel zetten we de verschillende aspecten van de ketenbenadering voor u op een rij.

Op 21 december 2005 ondertekenden Vlaanderen en Nederland, zoals bekend, vier verdragen, waaronder het verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied. Naar verwachting zal het verdrag dit jaar worden geratificeerd, waarna er sprake zal zijn van een gelijkwaardige Vlaams-Nederlandse bevoegdheid en verantwoordelijkheid voor de afwikkeling van een veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. Het in de praktijk reeds uitgeoefende gemeenschappelijk nautisch beheer krijgt door het verdrag een juridische basis, waardoor de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) meer bevoegdheden krijgt. Aan de PC is onder andere opgedragen de ketenbenadering te verwezenlijken.

• Samenwerken

Alle betrokken partijen in het Scheldegebied beseffen dat een overkoepelend concept nodig is voor een efficiënte en veilige afwikkeling van de scheepvaart. De afgelopen jaren is veel ge-

sproken over de gewenste verbetering van de samenwerking ten behoeve van een veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. Daarvoor wordt thans een plan van aanpak voorbereid, waarin de rollen en verantwoordelijkheden van alle partijen zullen worden beschreven.

• Plan van aanpak

Om de ketenbenadering in de praktijk te brengen, dient de PC te overleggen met de havenautoriteiten van de Nederlandse en Vlaamse Scheldehavens en met de nautische dienstverlenende organisaties. Dit overleg moet ertoe leiden dat concrete, bindende afspraken worden gemaakt over de operationele invulling van de ketenbenadering. De belangrijkste betrokken partijen daarbij zijn de scheepvaartbegeleiding, de havenkapiteinsdiensten, de havenmeesters, de loodsen en overige nautische dienstverleners. Belangrijk uitgangspunt daarbij is dat de bestaande bevoegdheidsverdeling tussen de nautische beheerders op de maritieme vaarwegen en in de havens behouden blijft. De havenautoriteiten blijven verantwoordelijk voor de organisatie en de afwikkeling van het scheepvaartverkeer in hun havengebied; de Vlaamse en Nederlandse Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit blijft verantwoordelijk voor de afwikkeling van de scheepvaart op de rivier. De havenplanning vormt het uitgangspunt voor de verkeersafwikkeling op de rivier. Op basis van deze planning en de noodzakelijke veiligheidseisen organiseert de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) een optimale afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied, rekening houdend met de fysieke mogelijkheden van de rivier, de veiligheid en de regelgeving.

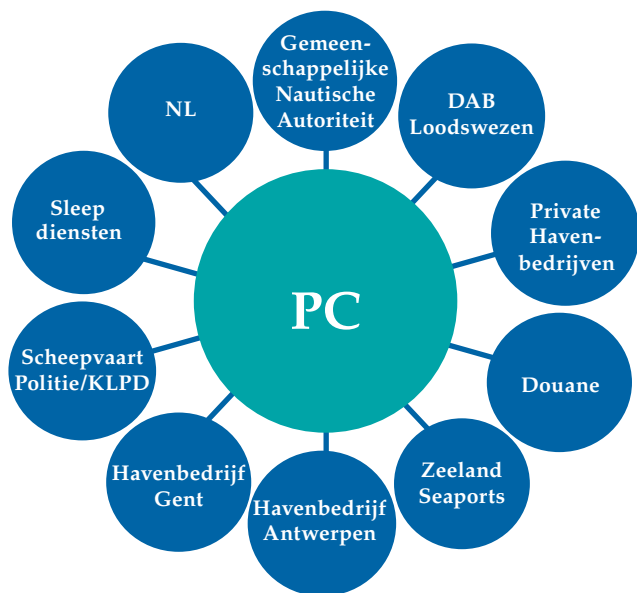
• Ketenorganisatie

Het Schelde-estuarium is naar regelgeving en gezagdragers erg complex: vijf havens, twee loodsdiensten, twee naties, meerdere scheepvaartreglementen en een uit verschillende categorieën bestaand scheepsaanbod. Het is duidelijk dat de toenemende schaalgrootte van de (container)scheepvaart een concentratie bij de hoogste waterstand oplevert. Om saturatie te voorkomen is een nauwgezette sturing van het scheepvaartverkeer nodig. De complexiteit van het scheepvaartverkeer heeft ertoe geleid, dat alle partijen optimaal moeten samenwerken teneinde deze sturingsopdracht te kunnen verwezenlijken. De GNA oefent vanuit het Schelde Coördinatie Centrum in Vlissingen de algemene coördinatie uit op het zee- en riviertraject. In geval van belangenconflicten inzake de op- en afvaart naar en van de Scheldehavens, zal de GNA havenneutraal optreden als scheidsrechter, aan de hand van vooraf met de havenautoriteiten gemaakte afspraken.

In deze nieuwsbrief

Ketenbenadering nader beschouwd	2
Nieuwe voorzitter Schelddirecteurenvergadering	4
AIS voor de binnenvaart dichtbij	5
Rabsbankboei wordt uitgerust met AIS	5
Loodsen spelen een essentiële rol in de keten	6
Verkeersleiders Zandvliet moeten dagelijks puzzelen	7
Dwarsstroom waarschijnlijk oorzaak stranding	
Fowairet	8
Bruggen en sluizen in kanaal op afstand bediend	9
Sidmar: Landsgrens geen economische grens	10
VTS-loodsen overleg	12

Foto omslag:
Verkeerscentrale Zandvliet



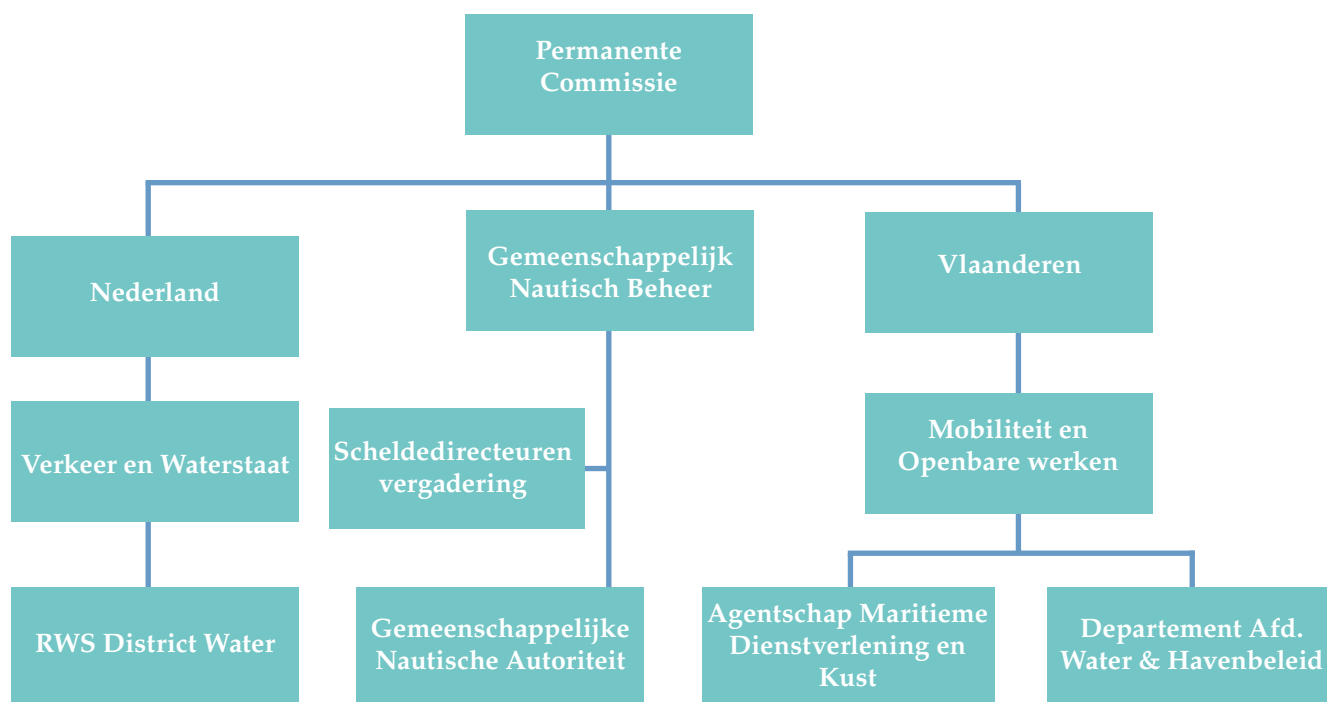
*Samenwerkende partijen
in de ketenbenadering.*

• Ketencoördinatie

Voor elke vorm van scheepvaart geldt het voordeur-achterdeurprincipe. Voor de aanvang van elke reis wordt een 'Go-No Go'-beslissing genomen. Hierdoor worden tussenstops zo veel mogelijk voorkomen. Sommige categorieën van schepen vragen om bijzondere individuele begeleiding. Voor de zogenaamde art. 25-schepen, vaartuigen met een bijzonder gevaarlijke lading aan boord, moet de GNA een bijzondere 'clearance' geven voor op- en afvaart. Aan deze schepen worden bovendien speciale eisen gesteld wat betreft zichtbaarheid en weersgesteldheid. Voor getij-gebonden vaart berekent de GNA een tijdsvenster, waarbinnen het schip voldoende waterstand en kielspeling heeft om de reis veilig te kunnen varen.

• Uitwerking

Op basis van bovenvermelde uitgangspunten zal de Schelde Directeuren Vergadering in opdracht van de PC in de tweede helft van 2007 het overleg met de havens en de nautische dienstverleners intensiveren, teneinde het plan van aanpak te concretiseren en te komen tot samenwerkingsafspraken tussen de havens en de PC.



Antoine Descamps: 'Ik houd de vinger aan de pols'

Sinds begin 2007 is Antoine Descamps de nieuwe voorzitter van de Schelddirecteurenvergadering (SDV) aan Vlaamse zijde. Als afdelingshoofd van de afdeling Scheepvaartbegeleiding binnen het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MDK) is hij goed geplaatst om het 'voorportaal' van de Permanente Commissie en het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer samen met zijn Nederlandse collega Koos de Groot in goede banen te leiden. Het is een oude bekende. Voorheen verdiende hij zijn strepen als lid van diezelfde vergadering en als lid van de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart (PC).

Antoine houdt van uitdagingen: hij startte zijn loopbaan als landmeter en districtchef bij de Waterwegen in Gent, zette deze verder als kabinetsmedewerker en als adviseur Organisatieontwikkeling bij de Vlaamse Gemeenschap. Vanaf 1995 tot 2001 was hij staflid bij Directeur-generaal Jan Strubbe van AWZ. Hij startte net zijn tweede mandaat van zes jaar als afdelingshoofd van de Vlaamse Scheepvaartbegeleiding. Zijn nieuwste hobby's zijn lopen en fietsen, met hartslagmeter, benadrukt hij. Hij overtuigde enkele collega's en traint dagelijks voor de aankomende 20 km van Brussel en 'Dwars door Brugge'. We vroegen hem welke koers hij voor SDV in de komende jaren wil varen.



• Samenwerken is belangrijk

De sleutel voor alle succes binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer en voor de SDV is samenwerking, vertelt Antoine. Hij ziet SDV als een uiterst belangrijk orgaan, want het ultieme bindmiddel tussen het operationele veld en het management binnen het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB). Al het werk en de beslissingen van de PC worden voorbereid in de SDV. En gezien straks, na de ratificatie van het GNB-verdrag, de Permanente Commissie zelf gemachtigd zal zijn om regels uit te vaardigen die de veiligheid en de vlotheid zullen bevorderen, nemen de werkzaamheden van de SDV nog verder toe en winnen aan belang. 'Beslissingen van de SDV moeten steeds goed voorbereid te worden in Vlaanderen en Nederland om gezamenlijk tot de beste voorstellen te komen. De grootste uitdaging is steeds constructief de samenwerking vorm te geven. Wij dienen hetzelfde Scheldegebied, dus gebakkelei is niet aan de orde', besluit hij. Hij wil de collegiale omgang tussen de Nederlandse en Vlaamse SDV-leden bevorderen door ook buiten de vergaderingen de omgang met elkaar te versterken. Hij denkt bijvoorbeeld aan een gezamenlijke studiereis.

• Aan uitdagingen geen nood

De havenbedrijvigheid en de grootte van de schepen nemen steeds toe. De vraag naar een vlotte en veilige afwikkeling van de scheepvaart stijgt. Volgens Antoine is een wachtend schip op de rivier, een onveilig schip. Het GNB moet er alles aan doen om dit te vermijden. De SDV zal een belangrijke rol spelen in de implementatie van de ketenbenadering, zoals al voorbereid gedurende de laatste jaren. Hij benadrukt het belang van de beschikbaarheid en de uitwisseling van scheepvaartgegevens tussen alle betrokken partners en het samenplaatsen, per havengebied, van alle actoren die iets met de afhandeling van de scheepvaart te maken hebben op één enkel platform. 'Daarom zijn we gestart met een studie voor een nieuw gebouw te Antwerpen en Zeebrugge die deze functies verzamelen.'

• Optimaliseren

VTS 2020 wil dan weer een lange termijn visie op het Vessel Traffic Services-gebeuren in beeld brengen. Hij overtuigde de Nederlandse collega's na te denken over een mogelijk alternatieve positie voor de nieuwe radartoren, beter gekend als 'Schouwenbank'. Alhoewel sinds lang als tegenhanger voor radartoren Oostdyckbank gepland, wil hij durven op 'oude beslissingen' terugkomen. Hij ziet in de komst van de windmolenparken op de Thortonbank een opportuniteit. Naast de locaties Schouwenbank en Rabsbank wordt ook het alternatief windmeetmast van C-Power meegenomen in het onderzoek. C-Power is een privé-firma die instaat voor het bouwen en exploiteren van de windmolens die zullen geplaatst worden

AIS voor de binnenvaart dichtbij

op de Thortonbank. 'De koers tegen de klok betreffende dit dossier is een slechte raadgever, het is beter even stil te staan en onbewandelde paden betreden zoals deze van de PPS (publiek-private samenwerking). Dit zou de geraamde kostprijs gevoelig verminderen. Voor het maken van de definitieve locatiekeuze zal het doorslaggevende argument zijn of er wordt voldaan aan het beoogde radardekkingsgebied en aan de functioneel-operationele eisen van de SRK. Uiteindelijk wordt hiermee hetzelfde doel bereikt: een veilige en vlotte scheepvaart', vertrouwt hij ons toe.

• Opleidingen

Een laatste uitdaging ziet Antoine in de opleiding van de radarwaarnemers. 'Nederland wil terecht een maximum aan veiligheid en haalt hiervoor de strengere Nederlandse wetgeving op dit vlak aan, doch Vlaanderen heeft zijn eigen wetgeving.' Dit is echter geen impasse volgens hem, integendeel. Veiligheid voor alles, gezamenlijkheid eveneens. Ondertussen is gebleken dat de verschillen qua wetgeving niet onoverkomelijk zijn en dat wel degelijk meer overeenkomsten dan verschillen bestaan qua vereisten aan het radarpersoneel. Nederland toont begrip voor de standpunten van Vlaanderen en is ingegaan op het voorstel om samen tot haalbare oplossingen te komen.

In het Scheldegebied is de AIS van de scheepvaart geïntegreerd in het IVS SRK en later ook in de SRK. De binnenvaart staat op het punt om de scheepvaart te volgen. Welke consequenties heeft dat voor het Scheldegebied? Ivo ten Broeke, werkzaam bij Rijkswaterstaat en verantwoordelijk voor de landelijke implementatie van RIS, licht toe. 'AIS heeft een paar duidelijke voordelen. De identiteit van de schepen is helder, dat maakt communicatie direct mogelijk. Schepen zijn beter zichtbaar (achter een brug bijvoorbeeld) en de sluisplanning kan geoptimaliseerd worden. Naar verwachting zal de introductie van AIS leiden tot een drastische vermindering van het VHF-verkeer. Helaas gaat er wel eens wat mis, de signalen kloppen niet altijd. In de praktijk is dit wel op te lossen door bij iedere doorvaart de gegevens te checken, maar handig is het niet. Er wordt dan ook hard gewerkt aan een oplossing van het probleem. De voordelen van AIS komen pas goed tot hun recht als deze in combinatie met de elektronische kaart wordt gebruikt. De kaarten worden op de brug geprojecteerd door de inland Ecdis. Het spreekt voor zich dat de kaarten voortdurend geüpdatet worden. De invoering van inland Ecdis in de binnenvaart is aanstaande. De berichten aan de scheepvaart worden in de RIS directive gezet. Uiteindelijk wordt de inland AIS standaard voor de binnenvaartschepen. Het is daarbij van belang dat de aansluiting van het binnenvaartsysteem met de SRK naadloos wordt geregeld. De binnenvaart hoeft dan niet meer de gegevens meerdere keren te melden.'



Rabsbankboei uitgerust met AIS

Bij slecht weer zijn sommige boeien door de zware golfslag niet meer zichtbaar op de radar. Bij wijze van proef wordt de Rabsbankboei voor de periode van een jaar uitgerust met AIS. Dit gebeurt door Rijkswaterstaat Noordzee op verzoek van Rijkswaterstaat Zeeland. Op deze manier is voor schepen met AIS-koppeling de boei altijd zichtbaar op de radar. Tijdens de proefperiode zal aan de zeelodsen worden gevraagd of het AIS-station storingsgevoelig is. Als de proef succesvol is, wordt mogelijk ook een aantal andere boeien met een AIS-systeem uitgerust. De techniek wordt door de IALA ondersteund. Wereldwijd zijn er verschillende proefnemingen geweest door onder meer de Northern Lighthouse Board (Schotland) en Trinity House (Engeland). In Schotland worden op korte termijn een aantal 'AIS-boeien' operationeel. Op lange termijn kunnen ze mogelijk de dure 'Racon-boeien' vervangen.

Het sleutelwoord is communicatie

Een uitdaging die zijn weerga niet kent. Zo kwalificeert Guido van Rooij het begrip 'ketenbenadering'. Om ervoor te zorgen dat het scheepvaartverkeer op een van de drukste vaarwegen ter wereld snel en soepel verloopt, is ketenbenadering noodzakelijk, vindt hij. Maar die keten bestaat uit een aantal zeer verschillende schakels, die nog niet allemaal op elkaar aansluiten. De Vlaamse collega van Van Rooij, Willem Van Poucke, bevestigt dat: 'Het is niet morgen gedaan.'

De loods is volgens Van Rooij, voorzitter van de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden, een belangrijk onderdeel van de keten. 'Door hun aanwezigheid op een schip bevorderen loodsen de doorstroming op de Westerschelde. Met hun lokale kennis kunnen ze de marges tussen de schepen verkleinen zonder dat de veiligheid in het geding komt.' Volgens Van Poucke, Operations Manager van het Vlaamse loodswezen, kan de rol van de loodsen dan ook nooit volledig worden overgenomen door de techniek. 'De Schelderadarketen is een goed hulpmiddel, maar zelfs met de huidige apparatuur kun je niet alle schepen puur op techniek loodsen.'

- **Veel partijen**

Van Rooij ziet in de praktijk dat nog niet iedereen de ketenbenadering heeft omarmd. 'Voor de havens begint het pas als een schip binnen het havengebied is. Maar het zou goed zijn als de havens beseffen dat de ketting al veel eerder begint, met de loodsen, sleepdiensten en bootmannen. Op de Westerschelde hebben we te maken met twintig tot vijfentwintig partijen, die samen een product maken, gebruikmakend van dezelfde infrastructuur. Dat moet allemaal aan elkaar gesmeed worden zodat het schip bijna onmerkbaar kan komen en gaan. Het sleutelwoord daarbij is communicatie en die loopt niet altijd even soepel.'

- **Concurrentie**

De loodsen op de Westerschelde maken gebruik van hun loodseninformatiesysteem (LIS). Daarnaast zijn er de haveninformatiesystemen en het Informatie Verwerkend Systeem van de Schelderadarketen. Op initiatief van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer zijn die nu allemaal aangesloten op het Central Broker System. Van Rooij: 'Dit zou een enorme bijdrage kunnen leveren aan de ketenbenadering, maar helaas doet nog niet iedereen mee. Dat heeft deels te maken met concurrentie. Een sleepbootdienst maakt liever niet bekend dat hij geen boten beschikbaar heeft. Maar het systeem werkt alleen als de informatie die erin staat, voor iedereen beschikbaar is en juist is. Alle partijen moeten beseffen dat goede informatie de vlotheid bevordert.'

Van Poucke beaamt dat, al geeft hij aan dat de samenwerking



met de haven van Antwerpen erg goed verloopt. 'Maar het kan altijd beter. Een haven wil zich altijd zo goed mogelijk verkopen. Bijvoorbeeld dat ze altijd bereikbaar is bij elk tij. Onze opdracht is om die optimistische beelden wat bij te sturen. Als er iets mis gaat, is het gauw de schuld van de loodsen. Maar in werkelijkheid zijn verkeerde gegevens in ongeveer 80 procent van de gevallen verantwoordelijk voor vertragingen.'

- **Prioriteitenlijst**

Wat voor Van Poucke het werk een stuk gemakkelijker zou maken, is een lijst van prioriteiten. 'Nu is het: wie het eerst komt, mag het eerst gaan. Maar dat is niet altijd logisch. Schepen die afhankelijk zijn van het tij om op te varen, zouden moeten voorgaan. Als de havenbedrijven en de GNA zo'n lijst zouden opstellen, kunnen wij daar als loodsen op inspringen en kan een sleepdienst daarop zijn schepen inzetten. Essentieel is niet dat je vlugger bent, maar dat de ander die je volgt het stokje op een behoorlijke manier kan overnemen.'

Volgens Van Rooij moet de ketenbenadering in een internationaal licht worden gezien. 'In Hongkong, Singapore, Sicilië en Kopenhagen ziet men de Rijn-Schelde Delta als één groot havengebied. Een ketenbenadering die daar vanuit gaat zou de 'RSD-haven' wel eens een toppositie op de wereldranglijst kunnen geven. Maar daarvoor moet je als haven wel over je eigen kaai heen durven te kijken.'



Er zijn geen rustige momenten meer

Vanuit de verkeerscentrale in Zandvliet heb je een prachtig uitzicht over het water, de kades en het achterland. Op een mooie zonnige dag lijkt het een vrij ontspannen baan: verkeersleider zijn. Beetje over het water turen... Totdat een enorm vaartuig van bijna 300 meter lang, volgeladen met containers, recht op je afkomt en zich langs de toren perst. Dan valt ook op dat iemand constant door een marifoon praat en dat er ingespannen naar computerschermen wordt gekeken.

‘De stress is enorm’, zegt Marc van Gelder, regioverkeersleider in Zandvliet. ‘Je kunt in dit werk niet oud worden. Vroeger was het simpel, we wisten niets. Als er een schip aan kwam, hoorden we dat pas als het voorbij Terneuzen was. Als je dat schip niet meteen kon helpen, ging het voor anker. Soms lagen ze wel drie rijen dik. En bij mist lag alles stil. Nu gaat het voortdurend door.’

• Trechter

Antwerpen is één van de weinige werelddhavens waarvan een groot deel van de activiteiten zich achter de sluizen afspeelt. ‘Het merendeel van de schepen komt en gaat op het ritme van die sluizen. De rest wordt er tussenin gepast. Bovendien begint de verkeersstroom breed op zee en komt hij dan in een trechter terecht. Door de sluizen heb je steeds pieken in het verkeersaanbod. En tussen die zeeschepen zit ook nog de binnenvaart. Het pas aangelegde Deurganckdok heeft vrijwel geen vaste verbindingen met het achterland, dus bijna alles gaat over het water.’

Van Gelder maakt zich wel eens zorgen over de drukte rond zijn centrale. ‘Eigenlijk is het zeer smal voor die enorme schepen om hier te passeren. En de binnenvaart ondervindt steeds meer negatieve gevolgen van de zeeschepen, zoals golfslag en zuiging. Het is puzzelen. Maar een foute beslissing is onomkeerbaar. Om de foutenmarge te verkleinen, moet je het aantal puzzelstukjes verminderen, de vaarstroken verbreden of de

binnenvaart apart van de andere scheepvaart laten varen. We zitten nu op de limiet.’

• Ongelooflijke hulp

Het gebied dat de centrale in Zandvliet bestrijkt, is verdeeld in vier blokken en gaat van boei 55 (boven Hansweert) tot boei 100, bij de Kallosluis. Dag en nacht proberen vier verkeersleiders en een regioverkeersleider de scheepvaart in goede banen te leiden. ‘Op dit moment is technisch veel meer mogelijk dan vroeger. In het begin zaten we in het donker, omdat de schermen anders niet te lezen waren. Nu hebben we al weer de derde generatie daglichtschermen. De schepen worden op het scherm gelabeld, we kunnen uitrekenen waar schepen elkaar tegenkomen, welke snelheid ze dan moeten varen. Het is een ongelooflijke hulp in het vlotter maken van de doorstroming. Datzelfde geldt voor het Informatie Verwerkingssysteem. We zien de schepen nu al lang voordat ze belooft zijn.’

Daartegenover staat dat de centrale in Zandvliet communiceert via slechts één marifoonkanaal. ‘Negentig procent van de gesprekken gaan over kanaal 12. Vroeger ging dat goed, maar met de toename van het scheepverkeer is het veel te vol geworden. Er wordt nu onderzocht hoe dat anders kan, want dit is niet meer te doen. Het marifoonkanaal wordt bijna helemaal volgepraat, er zijn geen rustige momenten meer.’

• Dagelijks contact

Op één punt gaat de communicatie echter zeer soepel en zonder dat er techniek aan te pas komt. Van Gelder: ‘De keten begint achter de sluizen, bij de verkeerscoördinator van de havenkapiteinsdienst van Antwerpen. Die zit in deze toren een verdieping lager en die spreken we dagelijks. De verhouding met hen en met de VTS-A chef-loods doet de molen draaien. Samen kunnen we inspelen op de praktijk. De WESP, de Westerschelde Planner, maakt plannen voor de lange afstand. Wij zorgen voor de fijnafstelling.’



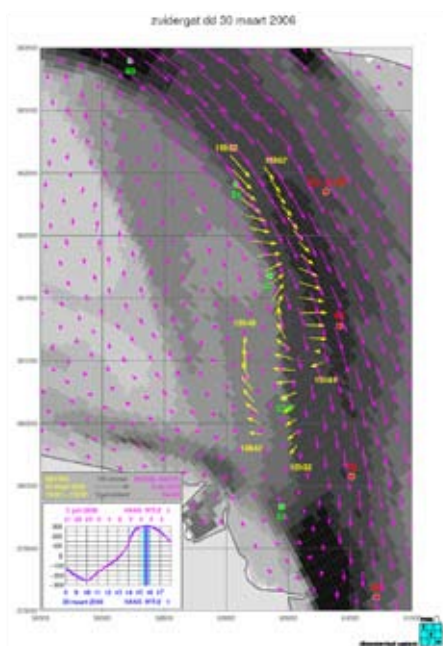
Sterke dwarsstroom waarschijnlijk oorzaak stranding Fowairet

Op 20 september 2005 kwam het ms Fowairet op de Westerschelde in de problemen. In het Zuidergat raakte het containerschip buiten de betonde vaargeul en liep het vast op de oostzijde van de Plaat van Ossenisse. Sindsdien is uitgebreid onderzoek gedaan naar de oorzaak van de stranding. De boosdoener lijkt een zeer sterke zijstrooming, onder andere veroorzaakt door een extreem springtij dat slechts enkele keren per jaar voorkomt. Inmiddels zijn er verschillende maatregelen genomen om een dergelijk incident in de toekomst te voorkomen en er volgt nader onderzoek.

Direct na de stranding van de Fowairet startte het onderzoek naar de oorzaak. Dankzij het transpondersysteem aan boord van het schip konden de AIS-data kort na het voorval worden geanalyseerd. Het bedrijf QPS maakte in opdracht van Rijkswaterstaat Zeeland een driedimensionale voorstelling van de door de Fowairet en andere schepen gevaren route. Daaruit bleek duidelijk dat dwarsstroming een grote rol speelde. Onderzoeksbureaus MARIN/MSCN en Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout werd gevraagd nader onderzoek te doen, de Meetadviesdienst van Rijkswaterstaat verrichtte een groot aantal stroommetingen.

- Draaikolk tijdens giertij

Tijdens de eerstvolgende extreme springtijden, in Zeeland ook wel giertijen genoemd, zijn stroommetingen gedaan en vaarbanen vastgelegd. Daaruit blijkt dat tijdens de giertijen gedurende zo'n vijftig minuten een neer (draaikolk) ontstaat. Dit is duidelijk te zien op de metingkaart rond de boeien 53 en 53A.



De stroommetingen laten tussen de boeien 53 en 53A een neer zien.



53A. De neer is ook met het blote oog te zien, zoals hier op de foto zichtbaar is. Boven water openbaart hij zich als 'kokend water', zoals te zien is op de foto van boei 53. Tijdens die vijftig



minuten kan gedurende een korte periode van circa tien minuten de dwarsstroom oplopen tot vijf knopen. Uit de onderzoeken blijkt dat de Fowairet ten tijde van de stranding met deze dwarsstroming te maken heeft gehad. Het schip heeft geruime tijd gevaren met een maximale roerhoek en roerdruk om hieraan het hoofd te bieden, maar is desondanks gestrand.

- De duivel in het Zuidergat

Ook andere schepen hebben inmiddels kennisgemaakt met de dwarsstromen. Op de tekeningen is te zien hoe het schip



Silvana op 31 maart 2006 werd weggezet door de stroming. Het bestaan van de stroom bleek overigens wel bekend bij enkele Vlaamse loodsen, die naar aanleiding van een gehouden



Nederlandse bruggen en sluizen in kanaal op afstand bediend

enquête meldden dat tijdens giertijen 'de duivel in het Zuidergat zit'. Details waren echter niet voorhanden. Inmiddels zijn de nodige maatregelen genomen om nieuwe incidenten te voorkomen. Bij het optreden van een extreem springtij worden alle schepen rond het Zuidergat gewaarschuwd voor het bestaan van de dwarsstroming. In 2007 wordt negentien keer zo'n waarschuwing uitgegeven. Medio mei dit jaar werd bovendien een stroommeetboei geplaatst in het gebied, waardoor loodsen om de minuut actuele informatie kunnen krijgen over de sterkte en richting van de dwarsstroom.

• Oostelijke plaat van Ossensisse

Naast bovengenoemde maatregelen gaat het WL Delft Hydraulics naar verwachting nader onderzoek doen naar de oorzaak van de dwarsstroom, die mogelijk ligt in een verandering van de oostelijke plaat van Ossensisse. Deze plaat werd de afgelopen jaren aan de westkant een stuk kleiner en scherper. Daardoor ontstaan mogelijk meer rondwervelingen in het water. Een computersimulatie van de plaat kan hier meer duidelijkheid in brengen. Als daaruit blijkt dat de verkleining van de oostelijke plaat van Ossensisse inderdaad de oorzaak is van het ontstaan van de dwarsstroming, kunnen wellicht maatregelen worden genomen. Gedacht wordt daarbij aan storten.

Over enkele jaren worden de Nederlandse bruggen en sluizen in het Kanaal van Gent naar Terneuzen op afstand bediend vanuit de verkeerspost in Terneuzen. Met deze bediening op afstand komt de bediening van de sluizen en bruggen en de begeleiding van de schepen in één hand te liggen. Hierdoor is een betere dienstverlening aan de klant mogelijk en verbetert de veiligheid en vlotheid op het kanaal. Als alles volgens planning verloopt, is de bediening op afstand eind 2009 operationeel.

Belangrijkste voordeel van de bediening op afstand is dat de vlotheid en veiligheid op het kanaal worden bevorderd, aldus Mart de Goffau, technisch projectmanager namens de Nederlandse Rijkswaterstaat. 'Doordat bediening en begeleiding in één hand komen te liggen, kunnen de schepen bij sluizen en bruggen beter worden begeleid. Daardoor kunnen we op termijn mogelijk een 'groene golf' creëren, zodat de schepen in één keer kunnen doorvaren naar de plaats van bestemming. Ook hebben



we in geval van een calamiteit beter zicht op wat er allemaal gebeurt. Dat is echt een verbetering voor de vaarweggebruiker. Schuttevaer en de recreatievaart staan positief tegenover bediening op afstand, vooral daar waar de bedieningstijden worden verruimd, zoals bij de recreatiesluizen boven de Westerschelde. De klankbordgroep waar beide groepen deel van uitmaken, is nauw betrokken bij de ontwikkelingen met bediening op afstand.'

Nergens anders in de wereld is nog ervaring in het op afstand bedienen van een dergelijk groot sluizencomplex als dat in Terneuzen. Desondanks is Mart de Goffau vol vertrouwen in het succes van deze onderneming. 'We hebben bijvoorbeeld in Limburg en Brabant al veel ervaring opgedaan met de bediening van bruggen en sluizen op afstand. Bovendien bereiden we alles zeer zorgvuldig voor.' Een heel belangrijk aspect in het geheel is de begeleiding van de medewerkers naar deze nieuwe manier van werken. Parallel aan de realisatie is hiervoor een verandertraject gestart onder leiding van projectmanager Anouk Verschuur.

Landsgrens mag geen economische grens zijn

‘Onze kracht is de technische ‘know how’ van ons product en de cultuur in ons bedrijf. Wij verschillen fundamenteel met de rest van onze collega’s in de staalnijverheid door onze bedrijfsfilosofie. Mensen zijn voor ons geen kosten maar hefboomen om tot een beter resultaat te komen. Hoewel het aantal staalarbeiders in Europa in enkele jaren tijd tot circa één vierde is teruggevallen, bleef het bij ons vrijwel op hetzelfde peil. De productie daarentegen steeg van 2 miljoen ton in de jaren zestig tot 5,2 miljoen ton vorig jaar.’

Aan het woord is Luc Bonte, voorzitter van het Managementcomité van Sidmar-Arcelor. Samen met directeur Paul Verstraeten en afdelingshoofd Yves van Dyck ontvangt hij ‘Nautisch Nieuws Scheldegebied’ in de kantoren van Sidmar-Arcelor in de Gentse kanaalzone.

Sidmar-Arcelor is goed voor ongeveer 36 procent van de Gentse maritieme trafiek en daardoor één van de sterkhouders van de kanaalzone. Daarom dat we ons oor te luisteren leggen bij deze industriële gigant, peilden naar de toekomstverwachtingen van het bedrijf en de ervaringen met het GNB.

De groep Arcelor heeft een cruciaal jaar achter de rug. De groep, die zelf in 2002 ontstond uit de fusie van Arbed (waartoe ook Sidmar behoorde), Aceralia en het Franse Usinor, werd op haar beurt in 2006 overgenomen door Mittal Steel, de grootste

staalproducent ter wereld. De integratie van de bedrijven is in volle gang. Tussen Sidmar en zijn concurrenten was er steeds een fundamenteel cultuurverschil. Zelfs binnen Arcelor bleef de Gentse vestiging een buitenbeentje. Zo geloofde men niet in outsourcing, nochtans het modewoord in de jaren negentig. Volgens Sidmar dalen de kosten door outsourcing wel op korte termijn, maar gaan ook de kennis van het productieproces en de verbeteringsmogelijkheden met outsourcing de deur uit. Op termijn leidt dit tot een kostenverhoging. Sidmar-Arcelor tekent voor een vlakke organisatie die constant gericht is op kwaliteit en productiviteitsverbetering. ‘Dit is de enige mogelijkheid om als industrie in het tertiaire tijdperk te overleven’, aldus Luc Bonte, die er sterk van overtuigd is dat Europa haar industrie niet mag verliezen.

- **Hoe ervaart Sidmar-Arcelor als gebruiker de werking van het GNB?**

Het antwoord op deze vraag komt snel en spontaan: ‘Dat is toch de logica zelf! De kanaalzone Gent-Terneuzen is een economische realiteit met een toevallige landsgrens in het midden. Om de ganse regio optimaal te beheren moet deze internationale structuur verder uitgebouwd worden. Dat hiervoor structuren dienen aangepast te worden is voor Sidmar een vanzelfsprekendheid. Net zoals de privé-investeerder zich constant blijft vernieuwen, moet ook de overheid dit doen en wel uit eigen



initiatief. Het is in eerste instantie ook niet de gebruiker die de capaciteit en de limieten waaronder kan gewerkt worden, moet bepalen. Dit is een taak van de overheid die pro-actief moet reageren en zelf moet zoeken waar de grenzen liggen. Wij zeggen toch eveneens aan onze leveranciers dat het ook aan hen is om samen een markt op te bouwen', aldus onze gesprekspartners.

- Is er volgens uw ervaring voldoende evenwicht tussen veiligheid en vlotheid van het scheepvaartverkeer in het beleid?

'Voor ons is het evident dat veiligheid steeds voorop staat. Deze moet gekoppeld zijn aan objectivering zodat iedereen duidelijk weet waar men aan toe is, waarbij men tevens let op de bedrijfseconomische context. Soms hebben we de indruk dat de houding vanwege de overheid eerder defensief van aard is. Dit neemt niet weg dat we zeer blij zijn met een aantal verwezenlijkingen die recent bereikt werden. Wij denken hierbij aan de capaciteit van de sluis, in de eerste plaats de diepgang; maar ook aan de studie over de breedte van de schepen die momenteel aan de gang is. Aan veiligheid mag niet getornd worden, maar bijvoorbeeld de schutplanning van de sluis kan verder geoptimaliseerd worden. We stellen ons de vraag of het steeds om veiligheidsredenen gaat of dat men de regels soms te strikt interpreteert met alle negatieve gevolgen van dien voor de capaciteit van de sluis. Objectief moeten er heel duidelijke regels zijn waar iedereen kan achterstaan, anders is er willekeur.'

- Welke rol ziet u voor de PC weggelegd om efficiënter en gericht op de marktontwikkelingen in te spelen voor uw bedrijf en voor de economie in de Gentse kanaalzone?

'Gezien de snelle evoluties van de laatste maanden en jaren komt het ons voor dat de besluitvorming bij de PC erg traag verloopt. Een duidelijker opdeling tussen de Schelde Directeuren Vergadering die de operationele beslissingen neemt en de PC die beleidsmatig werkt, zou wellicht de besluitvorming



kunnen bespoedigen. Uiteindelijk komt het erop aan om de marktsignalen sneller om te zetten. Als alle documenten zijn opgesteld en iedereen is akkoord, waarop wacht men dan? Nu neemt dit vaak nog te veel tijd in beslag. Misschien is het maar een indruk, maar er zijn nogal wat transfers van personen gebeurd de laatste tijd en het is de vraag of de scheiding van het operationele en het beleidsmatige niveau niet beter moet gekanaliseerd worden. Voor ons is de 'bottom line' dat een snelle besluitvorming gewaarborgd is.'

- Wat zijn de verwachtingen aangaande het GNB?

'De discussies tussen Nederland en Vlaanderen zijn een verrijking voor onze regio. We moeten elkaar beter leren kennen, omdat we zo een hele hoop problemen kunnen oplossen. De landsgrens mag geen economische grens zijn. Op middellange termijn zijn er meer punten van gezamenlijk belang waar we ons samen kunnen voor inzetten dan strijdpunten. Dit soort contacten lijkt ons zeer nuttig om uiteindelijk tot meer gezamenlijke prioriteiten te komen. Vooral dit laatste lijkt ons belangrijk om actief na te streven.'

- Welke boodschap zou u aan de PC willen meegeven?

'Zoveel mogelijk zou het GNB een proactieve houding moeten aannemen en zelf initiatieven nemen. Alleszins is er meer transparantie nodig en een meer optimale benutting van de bestaande infrastructuur. Het feit dat men bewust een opening maakt naar de gebruikers is een positief signaal in dit verband. Samenvattend zouden we willen pleiten om vanuit een bedrijfseconomische realiteit te starten en meer te objectiveren. Een permanent 'stakeholders-adviesforum' lijkt ons een goed initiatief om de discussie op gang te houden en de contacten met de overheid te optimaliseren. Het is niet normaal dat de gebruikers zich eerst moeten organiseren rond een bepaald thema alvorens er actie komt. Dit kan ook van de overheid komen.'



VTs-Loodsen Overleg: samenwerken en sensibiliseren

De Permanente Commissie hecht groot belang aan een goede samenwerking tussen de loodsen en de VTS-operatoren. In februari 2006 werd het VTS-Loodsen Overleg opgestart. Het doel van de werkgroep is vanuit operationele invalshoek verbeteringen te realiseren in werkwijze en procedures. Deze nieuwe naam voor de werkgroep 'GNA-Loodsen' dekt beter de inhoud van de te bespreken onderwerpen en de samenstelling van de groep. Verschillende te verbeteren punten zullen door het VTS-Loodsen Overleg aangepakt worden. Zo kunnen vanuit dit overleg degelijke en haalbare voorstellen aan de autoriteit voorgelegd worden.

Onderstaande onderwerpen hebben de laatste tijd in de werkgroepbesprekingen de revue gepasseerd:

Procedure radarassistentie

De Gezamenlijke Instructie VTS-SM 03/94 is nog steeds een werkbaar document, maar zou kunnen bijgeschaafd worden. Zelfregulering is in sommige situaties niet voldoende, verkeersleiders moeten actief en assertief de scheepvaart volgen en ook ongevraagd kunnen optreden.

Nevenvaarwaters en veiligheid

Het betonnen en bruikbaar stellen van de Schaar van de Noord is een ander punt aan de orde. Door het plaatsen van één of twee kardinale gele boeien of tonnen zou de binnenvaart en de kleine zeevaart gebruik kunnen maken van een nevenvaarweg in de moeilijk bevaarbare zone 'Bocht van Bath'. Het gebruik van de Schaar van de Noord in afvaart zou dan moeten verboden worden. Het is immers niet de bedoeling dat de afva-

De volgende punten zijn in het VTS-Loodsen Overleg afgesproken en door SDV en PC goedgekeurd ter verdere uitwerking:

- vaarweggebruikers hebben niets aan te late RTA's (requested time of arrival) omdat het schip een veilige vaart moet houden in het traject, zeker onder slechte weersomstandigheden
- initiatief voor verkeers- en passeerinformatie komt uitdrukkelijk van de wal
- opleiden van radarwaarnemers verbeteren op het gebied van nautische kennis en assertief handelen
- procedure ontwikkelen voor het ongevraagd geven van informatie aan met name loodsen in het gebied Zandvliet
- afbouwen van de zelfregulering van de vaarweggebruiker zoals bedoeld in de marifoon blokindeling procedure 1994
- de radarschermen vervangen door breedbeeld overzichtsschermen met een groter glasoppervlak dan gebruikelijk.

rende binnenvaart/kleine zeevaart massaal de vaargeul kruist ter hoogte van Saeftinghe. Naar analogie hiermee kan ook de Schaar van Valkenisse door enkele blinde/verlichte boeien een aantrekkelijk alternatief worden voor de overloop van Valkenisse. Op langere termijn kan gedacht worden om afzonderlijke vaarwaters in te stellen over het hele Scheldetraject.

Uitvaren sluizen

De werkgroep stelt zich achter de door het Overleg Gebruikers VTS-SM (SNO) reeds in 2001 voorgestelde en uitgewerkte regeling om in alle sluizen van het Scheldegebied eenzelfde wijze van uitvaren toe te passen. Dit voorstel kan geactiveerd worden in het kader van de ketenbenadering.

Sensibiliseringscampagne

Beeld- en klankmateriaal en informatie aangaande incidenten, 'near misses' en moeilijke verkeerssituaties kunnen gebruikt worden als extra ondersteunend materiaal voor training en opleiding van loodsen en verkeersleiders. De samenwerking verhogen en een sensibiliseringscampagne opstarten voor meer begrip tussen de verschillende vaarweggebruikers onderling en de verkeersbegeleiding aan de wal, moeten helpen om incidenten te voorkomen.

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

4.350 exemplaren

Redactie

Eva Descamps
Arlette Lambrechts
Ben Sinke
Antoine Vuylsteke
Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zeeland)
0031 (0) 118 62 24 83
Antoine Vuylsteke (Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust)
0032 (0)3 222 40 02

Fotografie

Rijkswaterstaat Zeeland
Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Eva Descamps
Input/Output Fotografie

Met medewerking van
Lievens Communicatie, Middelburg
Pitmans 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.

Overnemen van artikelen na toestemming van de
eindredactie.