

Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening en Kust - Rijkswaterstaat Zeeland | n° 12 juni 2008



Meest geschikte locatie is bekend

Havencoördinatiecentrum Antwerpen



De nieuwe locatie staat in het wit aangegeven. Het centrum langs de Scheldelaan heeft een goede zichtbaarheid.

In de filosofie van de ketenbenadering wordt een scheepsreis van volle zee tot aan de havenkade als één ondeelbaar proces gezien. Omdat in deze keten veel verschillende schakels betrokken zijn, zowel vanuit de publieke als de private sector, is goede communicatie en overleg van essentieel belang. Dit geldt ook voor alle bij de verkeersafwikkeling betrokken partijen in en rond de haven van Antwerpen.

In deze nieuwsbrief

Havencoördinatiecentrum Antwerpen	2
Zeeland proefvijver voor centrale bediening van sluizen en bruggen	3
Sleepdiensten: onmisbaar of niet?	4
Zeeland Seaports over GNB	6
Verbouwing verkeerscentrales afgerond	7
Burgemeester Gelok aan het woord	8
Data om te onthouden	9
Werkbezoeken VTS2020	10
Arlette Lambrechts	11
Tweede fase Scaldiahaven van start	12

Foto omslag:
Centrale bediening

Als concrete uitwerking van de ketenbenadering zal in de Antwerpse haven een havencoördinatiecentrum worden gebouwd. Alle operationele diensten die betrokken zijn bij de afhandeling van het scheepvaartverkeer in en rond de haven van Antwerpen worden op één werkvloer gebundeld, om zo de dienstverlening nog verder te kunnen optimaliseren. Verschillende diensten van de Vlaamse overheid en de diensten van het havenbedrijf Antwerpen hebben hiervoor een aantal mogelijke locaties binnen het Antwerpse havengebied afgetoetst. Het belangrijkste criterium hierbij is de goede zichtbaarheid. Als meest geschikte locatie werd een zone langs de Scheldelaan geselecteerd. De locatie is gelegen in de nabijheid van de as van de vaargeul van de Schelde met de as van het Deurganckdok (zie bovenstaande plattegrond). Als alles volgens schema verloopt, gaat in 2010 de schop in de grond. Bovendien wordt ernaar gestreefd om van de nieuwe verkeerstoren een architectonische "landmark" te maken. Het is de bedoeling om ook een extra verdieping te bouwen voor bezoekers. Een ideale manier om de zachte waarden van de Antwerpse haven te promoten en bekend te maken bij het grote publiek. Verder zal een goede samenwerking tussen het havencoördinatiecentrum en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit op het Schelde Coördinatie Centrum in Vlissingen een veilige en vlotte verkeersafwikkeling vanaf zee tot de aanlegplaats in de haven bevorderen.

Mr. Rein van der Kluit is per 1 januari 2008 de nieuwe Hoofdingenieur-Directeur (HID) van Rijkswaterstaat Zeeland en in deze functie is hij ook lid van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC). Tot eind vorig jaar was hij directeur van de Unie van Waterschappen. In een volgende uitgave van Nautisch Nieuws stelt hij zich aan u voor.

Centrale bediening sluizen en bruggen

Alle sluizen en bruggen in beheer van Rijkswaterstaat Zeeland worden op termijn op afstand bediend. De Nautische Verkeerscentrales in Terneuzen en op Neeltje Jans worden ingericht als hoofdposten. Na de zomer sluit Rijkswaterstaat de kleine sluizen aan op de centrale in Neeltje Jans. De grote sluizen en bruggen zijn in 2010 / 2011 aan de beurt.

‘Rijkswaterstaat kan door de centrale bediening publieksgerichter werken’, vertelt Mart de Goffau, projectmanager bediening op afstand bij Rijkswaterstaat Zeeland. ‘We kunnen straks 24 uur per dag, zeven dagen in de week, alle bruggen en sluizen bedienen. Vooral bij de kleinere sluizen en bruggen – waar nu geen 24 uur bediening is – is dat een flinke verbetering voor de scheepvaart. Verder wordt de werking van de bruggen en sluizen en de veiligheid voor de scheepvaart beter gegarandeerd. Dat komt door de aanleg van een back-up-verbinding van de bediening. Hierdoor zijn we niet zoals nu afhankelijk van één aansluiting tussen het systeem en de brug of sluis. Bij een storing, neemt de back-up het over en kunnen we service blijven verlenen aan het scheepverkeer.’

• Stand van zaken

Nieuwe computers, een glasvezelverbinding en camera- en radarbeelden maken de centrale bediening mogelijk. ‘Op dit moment zijn we bezig met de aanleg van de glasvezelverbindingen. Dit zijn communicatieleidingen tussen de verschillende sluizen en bruggen, die straks alle beelden transporteren naar de verkeerscentrales. De informatie die daar binnenkomt, moet het bedieningspersoneel goed kunnen lezen. Het project bestaat daarom uit twee belangrijke pijlers: een technisch traject, dat ervoor zorgt dat alles werkt en een verandertraject voor de medewerkers van de verkeerscentrales, dat duidelijk maakt wat er nieuw is en hoe ze daarmee moeten omgaan. Beide onderdelen lopen parallel aan elkaar.’



Glasvezelverbindingen transporteren beelden naar de verkeerscentrales



De haven van Terneuzen gezien vanuit de lucht

• Zeeland als proefvijver

Het project is een pilotstudie voor Rijkswaterstaat Nederland. Mart: ‘Rijkswaterstaat heeft al veel kennis van bediening. De uitdaging is om de werkwijze en de techniek identiek te maken voor heel Nederland. Wij willen de bediening centraliseren en verbeteren. TNO (Technisch en Natuurwetenschappelijk Onderzoek) heeft daarom een nieuwe bedieningsinterface voor ons ontwikkeld. Verder zijn we landelijk proefgebied voor het stitchen (aan elkaar naaien) van camerabeelden tot één beeld en voor het werken met een oefensimulator. De medewerkers die de techniek gaan gebruiken, zijn nauw betrokken bij het ontwerp ervan. Zeeland is een proefvijver voor deze nieuwe technieken, die uiteindelijk landelijk wordt ingezet.’

• Verandertraject

De centrale bediening betekent een flinke omschakeling voor alle sluis- en brugwachters. Daarom is voor hen een verandertraject gestart. ‘De werkomgeving verandert, ze bedienen meer objecten en moeten intensiever samenwerken. In de opleidingssimulator kan het bedieningspersoneel vast oefenen met de nieuwe techniek. Er worden praktijksituaties nagebootst op iedere brug en sluis. Daarnaast bieden we ook persoonlijke coaching. Sommige medewerkers gaan voor het eerst in teamverband samenwerken met andere collega's. Dat is nogal wat als je jarenlang alles in je eentje hebt gedaan. De eerste medewerkers hebben inmiddels het verandertraject doorlopen.’

• GNB

De verkeerscentrale in Terneuzen valt onder het GNB (Gemeenschappelijk Nautisch Beheer). Centrale bediening past goed bij het motto van het GNB: vlot en veilig. ‘De bediening van sluizen en bruggen en de begeleiding van de scheepvaart bevinden zich straks op één werkvloer. Daardoor kunnen we ze beter synchroniseren. Je ziet eerder welk schip aankomt en je kunt beter afstemmen wanneer de brug open moet. Dat bevordert de vlotheid voor de scheepvaart. Vóór de start van het project, is ook onderzocht of een object wel veilig is zonder sluis- of brugwachter. Het antwoord was positief. Dankzij extra radars en camera's blijft de veiligheid gegarandeerd. De radars laten de aankomende scheepvaart zien en de camera's geven een goed zicht van de objecten.’

Sleepdiensten: onmisbaar of niet?

Sleepdiensten verlenen elke dag assistentie aan honderden schepen die de Nederlandse en Vlaamse havens in- en uitvaren. 'Binnen de keten van het scheepvaartverkeer zijn sleepboten onmisbaar', vindt Leendert Muller, directeur van het Nederlandse sleep- en bergingsbedrijf Multtraship. Zijn Vlaamse collega Peter Vierstraete, directeur van Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS), is iets voorzichtiger: 'Helemaal onmisbaar zijn ze niet, maar vooral bij slechte weersomstandigheden hebben sleepdiensten een fundamentele veiligheidstaak.'

Sleepboten zijn niet meer weg te denken uit het beeld van de haven. Al honderden jaren is het een onderdeel van de keten. De belangrijkste taak is zorgen dat schepen veilig aan- en afmeren in de haven. 'We komen in actie als een reder of een agent – vertegenwoordiger van een rederij - ons inhuurt', vertelt Leendert Muller. 'We werken intensief samen met andere schakels zoals de loodsen, de bootbemanning en betrokken overheden.'

- Samenwerking

Om de communicatie tussen al deze partijen vlot te laten verlopen, zijn Multtraship en URS een technische samenwerking aangegaan in Terneuzen. 'We beschikken over een gezamen-

lijke verkeerscentrale in Terneuzen', legt Peter Vierstraete uit. 'Deze centrale is aangesloten op een systeem dat alle scheepvaart in kaart brengt rondom de havens van Gent, Terneuzen en Vlissingen. Hierdoor weten de verkeersleiders welk schip binnenkomt en welke rederij de eigenaar is. Zij leggen vervolgens als eerste contact met de betrokken agent of rederij. Als die onze hulp nodig heeft, sturen we een sleepboot erop uit.'

- Gemeenschappelijk Nautisch Beheer

De schepen vertrekken uit Nederland om vervolgens in Vlaanderen af te meren, of omgekeerd. Grensoverschrijdende samenwerking is daardoor noodzakelijk. Het GNB speelt hier als gemeenschappelijke autoriteit op in. 'Nederland en Vlaanderen zijn dus gedoemd om samen te werken', vertelt Vierstraete lachend. 'Maar het werkt allemaal prima, ik spreek dan ook van een constructieve samenwerking.' Ook Muller is enthousiast: 'Het kanaal is voor beide landen belangrijk, ook het gezamenlijk beheer werkt goed.'

- Duurzaam ondernemen

In een branche met grote motoren die veel brandstof verbruiken, valt flinke winst te behalen op het gebied van duurzaam ondernemen. Multtraship en URS zijn druk bezig om hun



Sleepboot 'Gent' van URS,
foto door R. van Liere



De milieuvriendelijke carrouselseper van Multraship

bedrijven "groener" te maken. 'De hele maritieme sector staat onder druk om milieuvriendelijker te werken', vertelt Vierstraete. 'Bij URS streven we naar een zo groen mogelijke vloot: sterke motoren met weinig uitstoot. We bekijken op alle niveaus in het bedrijf hoe we milieuvriendelijk kunnen werken. Zo schakelt onze scheepswerf in Antwerpen binnenkort over op zonne-energie.'

Ook bij Multraship werken ze hard aan duurzaamheid. De afgelopen zeven jaar heeft het bedrijf een heel nieuw type sleepboot ontwikkeld, de carrouselseper, waarvan de eerste volgende jaar aan de vloot wordt toegevoegd. Muller: 'De carrousel is zuiniger en milieuvriendelijker, maar tegelijk krachtiger en veiliger. Traditionele sleepboten kunnen onder uitzonderlijke omstandigheden kapseizen. Bij de carrousel is dat uitgesloten. En ondanks zijn grote trekkracht verbruikt de carrousel 35 tot 45 procent minder brandstof. Met de huidige brandstofprijzen betekent dat nogal wat. Onze mensen staan te popelen om er mee te gaan varen.'

• Kansen en bedreigingen

Algemene ontwikkelingen binnen de scheepvaart hebben direct invloed op sleepdiensten. Wat zijn specifieke kansen en bedreigingen? Muller: 'Voor de maritieme sector biedt de Schelde volop potentie om te groeien. Het is wel essentieel voor de Zeeuwse economie dat de containerterminals WCT en VCT er komen. Ook de grote zeesluis in Terneuzen is van cruciaal belang. Een mogelijke bedreiging voor ons is het personeelstekort. Sleepdiensten kunnen – net als de rest van de sector – alleen functioneren als ze beschikken over goed personeel. De overheid moet mensen daarom meer stimuleren om voor de zeevaart te kiezen.'

Vierstraete: 'De concurrentie in ons vakgebied zal toenemen door de komst van een nieuwe containerterminal. Het is altijd spannend hoe zich dat ontwikkelt. De milieubewustwording van bedrijven zie ik als een kans voor de hele maritieme sector. Daar moeten we op inspringen, de publieke opinie vraagt dat van ons. Twintig containers op een schip geven een stuk minder uitstoot dan twintig vrachtwagens op de weg. Dat is een prachtig gegeven.'

Multraship Towage & Salvage is gespecialiseerd in sleep- en bergingsdiensten. Het bedrijf wordt bestuurd door de familie Muller vanuit het hoofdkantoor in Terneuzen. Daarnaast heeft het bedrijf ook vestigingen in Oost-Europese landen als Bulgarije en Roemenie. De hoofdactiviteiten van Multraship zijn: bergingen, haven sleepdiensten, zee- en rivier sleepdiensten, service aan de bergings- en offshore industrie en ondersteuning aan de binnenscheepvaart. Multraship heeft een vloot van 26 sleepboten, bergingsvaartuigen, drijvende bokken, en overige vaartuigen.

De Unie van Reddings- en Sleepdiensten (URS) heeft een sleepgeschiedenis die teruggaat tot 1870. Het bedrijf is tegenwoordig onderdeel van Smit Internationale Overseas BV. Het hoofdkantoor staat in Antwerpen, maar de organisatie heeft ook vestigingen in Terneuzen en Zeebrugge. URS concentreert zich vooral op Nederland en België als afzetgebied. De hoofdactiviteiten zijn het slepen en assisteren van zeeschepen, hulp aan schepen in moeilijkheden en dienstverlening bij olie-exploitatie op zee. Daarnaast behoren ook bergingen en pollutiebestrijding tot de activiteiten.

‘Op verschillende punten is nog verbetering nodig’

Zeeland Seaports is verantwoordelijk voor de ontwikkeling en de exploitatie van twee havens in Zeeland: Terneuzen en Vlissingen. In die hoedanigheid is de havenautoriteit ook verantwoordelijk voor de orde en de veiligheid in de havens. Hoe kijkt Zeeland Seaports tegen de werking van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) aan? Wat gaat goed en waar kan het nog beter? We vroegen het aan de algemene directeur van Zeeland Seaports, Hans van der Hart en havenmeester Bert Kars.



Hans van Hart: ‘De Westerschelde is de levensader van deze regio.’

‘De Westerschelde is de levensader van deze regio en nautisch dus zeer belangrijk’, vertelt Hans van der Hart. ‘Elke dag maken honderden zee- en binnenvaartschepen gebruik van deze rivier die twee landen met de zee verbindt. De zeeuwse havens leveren een belangrijke bijdrage aan de Zeeuwse economie: 20 procent van de Zeeuwse beroepsbevolking is actief in bij havengerelateerde bedrijven. Dit percentage kan nog toenemen, want het wordt steeds drukker in onze havens. Een positieve ontwikkeling uiteraard, maar juist daarom is het belangrijk dat er goed samengewerkt wordt tussen de verschillende betrokken partijen, zodat orde en veiligheid gewaarborgd blijven.’

• Wet- en regelgeving

Het GNB is een goede zaak, maar op verschillende punten is nog wel wat verbetering mogelijk. Hans van der Hart: ‘Op de Westerschelde is het Scheldereglement van toepassing en in de havens de scheepvaartverkeerswet. Het lastige voor ons is dat die twee niet altijd synchroon lopen. Dat merken we ook in de samenwerking met het GNB; wet- en regelgeving zijn in de grensoverschrijdende regio’s nog onvoldoende op elkaar afgestemd en soms zelfs met elkaar in tegenspraak.’

Havenmeester Bert beaamt dit en herkent dit bij bijvoorbeeld het toelatingsbeleid. ‘Dit is op zich niet vreemd, twee landen meerdere organisatie en ook verschillende culturen. Hoewel het goed is dat we, via het GNB, de zaken gemeenschappelijk bespreken blijkt er soms in de uitvoering dan toch nog discussie te ontstaan welke wetgeving in de schelderegio van toepassing is.’

• Havenmanagement

Veiligheid staat bij Zeeland Seaports hoog in het vaandel, er wordt dan ook flink in geïnvesteerd. Hans van der Hart: ‘We hebben geïnvesteerd in meetapparatuur om de gegarandeerde dieptes in de haven beter te kunnen monitoren. Momenteel ontwikkelen we een nieuw haven-managementsysteem om het toenemende berichtenverkeer beter te kunnen verwerken en daarmee een betere service aan onze klanten te kunnen bieden. Het huidige systeem is aan vernieuwing toe. Vooral de uniformiteit in het berichtenverkeer wordt verbeterd. Het GNB werkt aan een central broker systeem (CBS) voor de Westerschelde, waaraan de individuele systemen worden gekoppeld. Een grenzeloos systeem dus.’

• Strak sturen

De combinatie van veiligheid en economie lijkt misschien een lastige, maar heeft volgens Hans van der Hart zeker kans tot slagen. ‘In alles wat wij doen, staat veiligheid voorop, maar dit wel in redelijke verhouding met de economische factor. Dat betekent soms strak sturen op bepaalde dossiers om zaken snel(ler) voor elkaar te krijgen. In sommige dossiers, denk aan de verdieping van de Westerschelde en alles met betrekking tot het loodswezen, mag het GNB wel wat strakker sturen.’

Reacties op werkvloer zijn positief

Alle verkeerscentrales zijn het afgelopen jaar flink verbouwd. In Zeebrugge, Vlissingen, Terneuzen, Hansweert en Zandvliet moesten de medewerkers van de centrales enige tijd letterlijk in het stof bijten, maar het resultaat mag er wezen. De werkruimtes zijn functioneler ingericht en aangenamer om in te werken. De eerste reacties op de werkvloer zijn dan ook positief.

Er is veel gebeurd in een jaar: zo zijn de computerbeeldschermen vervangen door moderne LCD-monitors, er zijn nieuwe consoles aangeschaft, alle pc's zijn in een aparte technische ruimte geplaatst, de werktafels zijn ruimer en tot stahoogte te verstellen, er is een geluidsabsorberende wand geplaatst, de luchtbehandeling is op de schop gegaan, de plafonds zijn vernieuwd en de werkvloer is anders ingedeeld. Daarnaast is het Nautisch Informatie Systeem (NIS) op één centraal scherm aangesloten. Zo kan iedereen de windmeter, waterdiepte en stand van de bruggen en sluisdeuren in een oogopslag zien.

- **Werkbezoeken**

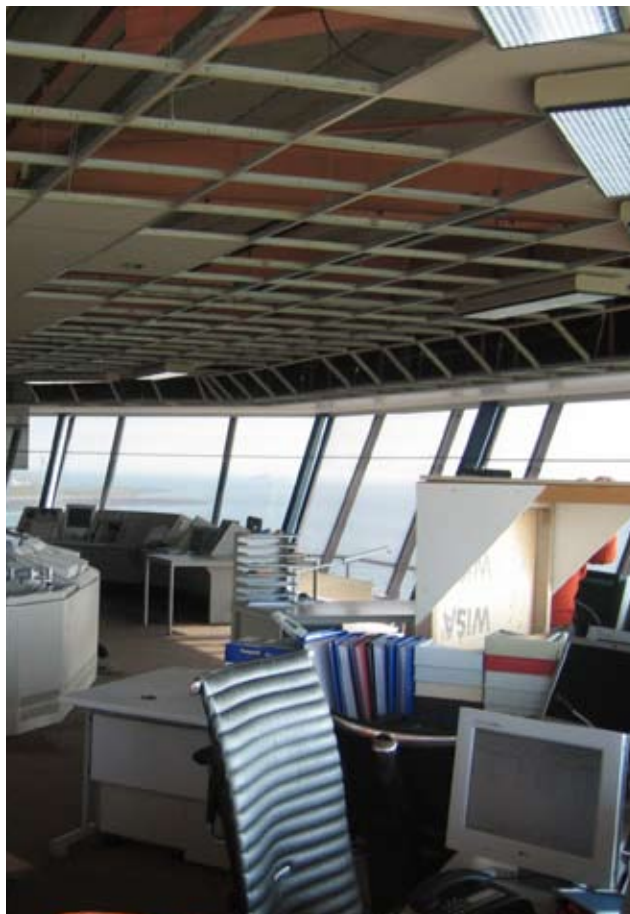
Werkgroep Herles heeft het project aangestuurd. In 2006 startte de werkgroep met het inventariseren van de wensen. Hiervoor zijn bezoeken gebracht aan de Kustwacht en de verkeerscentrales in Dordrecht en Rotterdam. Een jaar later, in 2007, ging de grootschalige verbouwing van start. Als eerste was Hansweert aan de beurt. Hier werd een nieuw plafond uitgetest voor het ook bij de andere centrales werd toegepast. Inmiddels is ook de laatste centrale in Zandvliet helemaal verbouwd.

- **Sneeuwbaaleffect**

Het project verliep niet altijd voorspoedig en heeft vooral veel geduld gevraagd van de medewerkers. Een latere levering van de plafonds vertraagde bijvoorbeeld het ophangen van de verlichting. Door dit "sneeuwbaaleffect" liep het project uit. De eerste reacties van de medewerkers zijn echter positief. Vooral de nieuwe faciliteiten en de indeling van de werkplekken worden gewaardeerd. Met deze grondige opknabbeurt kunnen de centrales zo'n tien jaar vooruit.



Het werk in Zeebrugge gaat tijdens de verbouwing gewoon door



De Verkeerscentrale in Vlissingen krijgt een nieuw plafond

Burgemeester Gelok over veiligheid:

‘Maak onderscheid tussen risico’s op het water en effecten voor burgers’

De kerncentrale, de Westerscheldetunnel en het drukke scheepvaartverkeer op de Westerschelde zorgen in de gemeente Borsele voor de nodige risico’s. ‘Veiligheid is bij ons prioriteit nummer één. Ik ben er elke dag mee bezig’, vertelt burgemeester Jaap Gelok. En dat was wel even wennen, want veiligheid speelde een veel kleinere rol in zijn vorige functies als burgemeester van de gemeente Strijen en wethouder van de gemeente Veere.

Inmiddels is hij zes jaar burgemeester van de gemeente Borsele en kan hij hele boeken schrijven over veiligheid. ‘Het is echt een leerproces geweest’, vertelt Gelok. ‘Ik leer nog elke dag bij. Dat doe ik door ter plekke te gaan kijken. Ik ben bijvoorbeeld aan boord geweest van een politieboot, ben op pad gegaan met een loods en ik breng regelmatig een bezoek aan Zeeland Seaports. Dan zie je met eigen ogen waar veiligheid over gaat.’

• Een veilig gevoel

Leeft veiligheid bij de inwoners van de gemeente Borsele? ‘We communiceren veel over veiligheid. Als iemand vragen heeft, kan die bellen met onze veiligheidstelefoon. Verder oefenen we veel in het gebied en besteden we regelmatig aandacht aan het onderwerp in bijvoorbeeld de Borselse Bode, ons huis-aan-huis blad hier. Ik durf daarom wel te zeggen dat de inwoners van mijn gemeente zich net zo veilig voelen als in iedere andere gemeente.’

• Gemeente van contrasten

‘Borsele is een gemeente van contrasten. Ik zeg altijd dat je de stilte soms kunt horen, zo vredig is het hier. Aan de andere kant hebben we veel risicovolle objecten in onze gemeente. Je vergeet het bijna, maar Zeeland is het tweede meest risicovolle gebied van Nederland. Dat heeft een grote impact op mijn werk als burgemeester. Als er in Borsele iets gebeurt, hebben we vaak direct de hulp nodig van externe veiligheidsorganen. Een goede samenwerking met andere partijen en duidelijke afspraken zijn daarom cruciaal.’

• Water of land

‘Veiligheid moet je overlaten aan mensen die er verstand van hebben’, vervolgt hij. ‘Ik pleit daarom voor een onderscheid tussen de risico’s op het water en de effecten ervan op het land. Organisaties als het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer en het Schelde Coördinatie Centrum weten perfect wat de risico’s op zee zijn. Zij kennen de cultuur, de mensen en de schepen beter dan ik. Laat de risico’s op het water daarom aan hen over. Dan kan ik als burgemeester me concentreren op de effecten voor burgers. Bij de kerncentrale doen we precies hetzelfde: EPZ is getraind op wat er in de fabriek gebeurt, ik ben voorbereid op mogelijke risico’s voor de inwoners van Borsele.’



Burgemeester Gelok: ‘Laat veiligheid over aan mensen die er verstand van hebben.’

Data om te onthouden

- Samenwerken & Slagkracht

In een nieuw rampenbestrijdingsplan "Samenwerken & Slagkracht" is – mede op aandringen van Gelok – deze tweedeling in veiligheid gemaakt. Het project is in 2006 opgezet om de incidentenbestrijding op de Westerschelde te verbeteren. Gelok: 'In "Samenwerken & Slagkracht" staat duidelijk wie verantwoordelijk is voor welk risico en hoe betrokken organisaties moeten samenwerken. Zulke afspraken worden steeds meer onmisbaar. Je ziet bijvoorbeeld een toename van gevaarlijke stoffen op de schepen. Dat zal zich in de toekomst, met de komst van een nieuwe containerterminal, doorzetten. Die stoffen zorgen voor extra risico's, dus moet je weten wat jouw verantwoordelijkheid daarin is.'

- ISPS

International Ship Port Security (ISPS) is volgens hem een andere, bruikbare maatregel om de veiligheid op het water en op de kade te waarborgen. ISPS is een code van strenge veiligheids-eisen voor zeeschepen en haven terminals. 'Bedrijven die voldoen aan de eisen krijgen een certificaat. In 2004 zijn we begonnen met dit project in Zeeland. Landelijk gezien scoort Zeeland trouwens erg hoog. Het project is zo'n succes dat het ook Europees wordt opgepakt.'

- Meer samenwerken

Tot slot vragen we burgemeester Gelok om een tip voor het GNB. 'Mijn advies is: onderschat nautische veiligheid niet. Maak gebruik van de kennis van mensen die er dagelijks mee bezig zijn en leer je partners kennen. De juiste maatregelen voor nautische veiligheid zijn er, maar als overheid moeten we nog meer samenwerken om te zorgen dat we een nog veiligere Westerschelde krijgen.'

27 t/m 29 juni

Havendagen Terneuzen

Terneuzen staat eind juni een weekend lang in het teken van de Havendagen. Op 27, 28 en 29 juni kunnen bezoekers genieten van een uitgebreide vlootshow. De hoofd-attractie is de uit 1916 daterende stoomsleepboot "Furie". Andere hoogtepunten van de Havendagen zijn rondvaarten voor het publiek, roeiwedstrijden, helikopterrondvluchten, een modelbotenshow en de benoeming van de havenpersoonlijkheid van het jaar. Nieuw is de tentoonstelling "Slepen op de Schelde", dat een mooi en veelbewogen stukje geschiedenis laat zien.

Kijk voor meer informatie op www.havendagen-terneuzen.nl

5 juli

Vlaamse havendag

Op 5 juli vindt de eerste Vlaamse Havendag plaats. Met die dag willen de zeehavens van Antwerpen, Gent, Zeebrugge en Oostende zich profileren als één vlot samenwerkend geheel: Flanders Port Area. Iedereen is uitgenodigd op een groots feestje in de havens, met veel verschillende activiteiten: bezoeken aan schepen en baggerboten, rondleidingen op sluizen en terminals, tentoonstellingen, rondvaarten, begeleide fietstochten, opendeur bij overheidsdiensten en bedrijven in de havengebieden, enzovoort.

Het volledige programma van de Vlaamse Havendag is te vinden op www.vlaamsehavendag.be

23 oktober

GNB-Infodag

Naar jaarlijkse traditie, organiseren we in het najaar een informatiedag rond het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. Deze gaat door op 23 oktober, ergens in Vlaanderen. Nieuw is dat we in de voormiddag een intern infomoment houden, naar verkeersleiders en loodsen toe en in de namiddag een externe sessie, waar dan alle schakels van de ketenbenadering welkom zijn. Meer details rond locatie en agenda volgen later, maar deze dag kunt u alvast in uw agenda noteren.



Havendagen in Terneuzen

Werkbezoeken aan centrales in het buitenland

Een delegatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) ging de afgelopen maanden op werkbezoek in verschillende landen. In het kader van het project VTS 2020 bezocht de delegatie verkeerscentrales in steden als Brussel (Eurocontrol), Rotterdam en Malmö. Ook het kleinste land in Zuidoost-Azië, Singapore, werd bezocht. In samenwerking met PricewaterhouseCoopers (PwC) onderzoekt het GNB hoe andere landen samen het nautisch beheer regelen. De opgedane kennis moet leiden tot nieuwe ideeën op technologisch, bestuurlijk en organisatorisch gebied voor de langetermijnvisie van VTS.

‘Het project VTS 2020 bestaat uit drie fasen’, legt Martin Mesuere uit, Hoofd Cel Nautische zaken van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. ‘Eerst brengen we de toekomstmogelijkheden in kaart: wat willen we? Daarbij proberen we “out of the box” te denken, zonder rekening te houden met de financiële en materiële kant van de zaak. In de tweede fase maken we een kloofanalyse tussen de nieuwe ideeën en wat we nu aan mogelijkheden hebben: moeten we veel of weinig veranderen aan VTS? Tot slot gaan we in de derde fase een planning maken tot 2020 om de veranderingen door te voeren. Dan zien we of de plannen ook technisch en financieel haalbaar zijn.’

• Eerste fase

‘Adviesbureau PwC begeleidt de eerste fase van VTS 2020 en bundelt onze ideeën in een eindrapport’, vult Piet van Tilburg aan, Functioneel Beheerder VTSScheldemoniden. ‘PwC zit over heel de wereld, waardoor zij interessante stations kennen om te bezoeken. Inmiddels zijn we in Singapore, Nederland (Rotterdam), Zweden (Malmö) en België (Brussel) geweest om te kijken hoe het beheer in het algemeen daar geregeld is, en of wij van de door hen gebruikte technieken iets kunnen leren. Je probeert tijdens zo’n bezoek helemaal blanco te denken: wat willen wij? Dat lukt niet altijd, want je



Uitzicht over de haven van Singapore



Uitleg over geografie van de haven, door PSE.
Van links naar rechts: Nicoline Eisma-Reichenfeld,
Ton Vermeire (PwC), Martin Mesuere, Joanne
Lim (PSE), Antoine Descamps en Eric Adan.

houdt al snel rekening met de beperkingen van de organisatie. Maar we pakten elkaar bij het nekvel als we daar teveel mee bezig waren.’

• Leermomenten

Binnenkort is de eerste fase van VTS2020 afgerond en verschijnt het eindrapport. Martin Mesuere over de werkbezoeken: ‘In Malmö is de verkeersbegeleiding vooral informatie verstrekken aan de scheepvaart. Als GNB geven we de scheepvaart gericht advies. Het was interessant en goed om te zien dat wij op dat gebied dus een stap verder zijn. Verder konden we in Malmö vaststellen dat de verkeersleiders uit Zweden en Denemarken samen in één centrale zitten. Bij ons werken Nederlandse en Vlaamse verkeersleiders wel samen, maar zitten ze fysiek niet op één werkvloer. Het kan een goed idee zijn om dat te veranderen.’

• Samenwerking met havens

Ook Piet van Tilburg heeft veel ideeën opgedaan: ‘Havenbedrijf Rotterdam is met een vergelijkbaar traject bezig: VTS Future. We hebben veel ideeën uitgewisseld. Van zowel Havenbedrijf Rotterdam als de Maritieme Autoriteit Singapore leerden we dat het veel voordelen kan hebben als de autoriteit op het water ook andere delen van de keten onder haar beheer heeft. In Zeeland en Vlaanderen zijn dat twee verschillende zaken; de havens voeren een eigen beleid. We moeten de mogelijkheid tot een nauwere samenwerking met andere havens en loodsen eens nader bekijken.’



*Eén van de twee verkeersstorens
(Port Operation Control Center)*

• Vlotheid meten

Nicoline Eisma-Reichenfeld, projectsecretaris, was onder de indruk van de haven in Singapore. 'De drukte daar is overweldigend. Per jaar arriveren er 128.000 schepen, dat is ruim het dubbele van onze havens. Het was interessant om te zien hoe zij hun service evalueren. Binnen 50 minuten moet er bijvoorbeeld een loods aan boord zijn. Dit monitoren ze nauwkeurig. Wij hebben zulke criteria niet, maar daar willen we misschien wel heen: toetsen of we vlot en veilig genoeg zijn. Een andere overeenkomst is de krapte op de arbeidsmarkt. Goede medewerkers vinden is ook daar een uitdaging. De overheid geeft daarom fondsen aan studenten die maritiem onderwijs willen volgen. Op de Universiteit is zelfs een Maritiem Research Center voor studenten, gefinancierd door de haven. Hier ontwikkelen leerlingen nieuwe, innovatieve technieken. Dat is interessant voor de industrie én het bindt de studenten aan de haven.'

VTS 2020 is een studie naar de toekomst van Vessel Traffic Services (VTS) of anders gezegd de scheepvaartbegeleiding. Zowel in binnen- als buitenland wordt gezocht naar goede voorbeelden om de dienstverlening van VTS in de toekomst (2020) nog beter te maken. De twee projectsecretarissen zijn Nicoline Eisma-Reichenfeld en Lieven Dejonckheere. Aan de Nederlandse kant zetelen Eric Adan, Aat de Jong en Piet van Tilburg in de stuurgroep. Aan de Vlaamse vinden we Antoine Descamps, Martin Mesuere en Ilse Hoet.

Arlette Lambrechts met pensioen

Op 21 december 2007 zwaaiden we Arlette Lambrechts uit. Arlette werkte als administratieve duizendpoot voor de Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit (GNA) in Vlissingen en was actief op vele fronten. We kennen haar als een collega die met veel verschillende mensen en organisaties op een spontane manier contacten onderhield, dit zowel met het management als met de mensen die operationeel actief zijn.

Door deze contacten was ze in staat op haar eigen creatieve wijze de nieuwsbrief Nautisch Nieuws te vullen met leuke en leerzame artikelen. Als er iets georganiseerd moest worden, werden de ogen gericht op Arlette en over de officiële inhuldiging van de Radartoren Oostdyckbank wordt nog steeds met waardering gesproken. Haar organisatietalent heeft ze met plezier aan de nieuwe generatie overgedragen.

Ze was ook in staat de samenwerking tussen de Vlaamse en Nederlandse GNB collega's de goede richting in te sturen. Ze liet soms niets aan onduidelijkheid over, maar hierdoor wisten we allemaal waar we aan toe waren. De voltallige redactie wenst Arlette dan ook veel succes, plezier en een goede gezondheid toe in deze nieuwe fase van haar leven.

Arlette draagt haar werkzaamheden als redactielid van de nieuwsbrief Nautisch Nieuws over aan Anja Bonjé.



Poppelaars geeft startsein

Toine Poppelaars, voorzitter van Zeeland Seaports, gaf op 27 mei het startsein voor de aanleg van de tweede fase van de Scaldiahaven in de haven van Vlissingen-Oost. In het bijzijn van betrokkenen liet hij een symbolische tros ballonnen de lucht in gaan. De haven zal bestaan uit Verbrugge Scaldia Terminals en de Scaldia Container Terminal. Het project is een initiatief van Zeeland Seaports en Havenbedrijf Rotterdam. Na de feestelijke start is begonnen aan de kadewerkzaamheden voor beide terminals.

Verbrugge Scaldia Terminals maakt al gebruik van de eerste fase van de Scaldiahaven. In de haven van Vlissingen-Oost richt het bedrijf zich op de deep-sea markt. Ze verzorgen de overslag van grote hoeveelheden hoogwaardige houtproducten en houtpulp. De tweede fase betekent een flinke uitbreiding voor het bedrijf. Verbrugge krijgt er aan de zuidkant van de haven een kademuur bij van 510 meter. Ze zullen hier vooral stukgoederen (cellulose) behandelen.

- **Scaldia Container Terminal**

De exploitatie van de Scaldia Container Terminal komt in handen van de Belgische combinatie Sea Invest/Zuidnatie. Sea Invest is actief in de drie voornaamste Belgische Zeehavens, Frankrijk, Duitsland en Zuid-Afrika. Zuidnatie richt zich momenteel met name op de haven van Antwerpen. Beide organisaties verzorgen maritieme goederenbehandeling en aanverwante logistieke dienstverlening.

Het is de bedoeling dat de combinatie Sea Invest/Zuidnatie straks de mogelijkheid heeft om op deze terminal jaarlijks één miljoen containers aan- en af te voeren. Ze gaan niet alleen containers afbehandelen, maar ook sorteren en herstellen. De eerste schepen kunnen er in 2010 afmeren. Begin 2013 moet de terminal volledig operationeel zijn.

- **Kadewerkzaamheden**

Zeeland Seaports bouwt nu de eerste kademuur voor de Scaldia Container Terminal. Deze is 900 meter lang. Als deze klaar is, kunnen schepen aanleggen met een maximale diepgang van 14 meter. Er komt een dwarskade van 250 meter voor binnenvaart- en short-sea schepen. De diepgang zal hier maximaal 8 meter zijn. De Scaldia Container Terminal zal de werkgelegenheid in Zeeland stimuleren. Het levert in de directe sfeer waarschijnlijk 80 tot 100 extra banen op. Hierbij gaat het om havenarbeid, administratieve taken en aanverwante logistieke activiteiten. Daarnaast levert de investering ook indirecte werkgelegenheid op voor onder andere vrachtwagenchauffeurs, binnenvaartschippers, dienstverleners en toeleveranciers. De combinatie Sea Invest/Zuidnatie schat in dat er indirect nog



Startbijeenkomst fase twee Scaldiahaven. Van links naar rechts: Toine Poppelaars (voorzitter Zeeland Seaports), Marcel Dubourg (directeur Zuidnatie), Hans van der Hart (algemeen directeur Zeeland Seaports), Philippe Droesbeke (general manager bulk division Sea-Invest), Martin Verbrugge (directeur Verbrugge)

eens 100 banen worden gecreëerd. Ook voor de uitbreiding van Verbrugge Scaldia Terminals zal extra mankracht nodig zijn.

In Vlissingen worden ook plannen ontwikkeld voor een grote containerterminal 'buiten' aan de Westerschelde (WCT) en één binnen het huidige havengebied, de Verbrugge Container Terminal (VTC).

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

4.500 exemplaren

Redactie

Eva Descamps
Anja Bonjé
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

Met medewerking van
Lievens Communicatie, Middelburg
Pitman, 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.