

Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening en Kust - Rijkswaterstaat Zeeland | n° 13 december 2008

**SPECIALE
EDITIE**



Historische mijlpaal in
samenwerking tussen
Nederland en Vlaanderen

Historische mijlpaal in samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen

Op 1 oktober 2008 zijn de vier zogenoemde Schelde-verdragen in werking getreden. Dit vormt de aanleiding om aan deze editie van 'Nautisch Nieuws Scheldegebied' een speciaal karakter te geven en de inhoud van de verdragen kort toe te lichten.

De onderhandelingen over de vier verdragen begonnen op 4 mei 2005. Begin november van hetzelfde jaar legden de onderhandelingsdelegaties de ontwerpen van de verdragen aan de Nederlandse en Vlaamse regering voor. Na het fiat van hun regering hebben de wederzijds bevoegde ministers op 21 december 2005 in Middelburg de verdragen ondertekend:

1. verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en beheer in het Schelde-estuarium;
2. verdrag betreffende de uitvoering van de Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium;
3. verdrag inzake de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven;
4. verdrag inzake het gemeenschappelijk nautisch beheer in het Scheldegebied.

Na afronding van de wederzijdse parlementaire goedkeuringsprocedure zijn de verdragen uiteindelijk op 1 oktober 2008 van kracht geworden.

De verdragen Ontwikkelingschets 2010 en Beleid en Beheer vinden hun oorsprong in de Langetermijnvisie voor het Schelde-estuarium, opgesteld in 2001. Centraal in deze visie staan de thema's veiligheid tegen overstromingen, toegankelijkheid van de Scheldehavens en natuurlijkheid van het estuarium. Met het oog op een evenwichtige invulling van de drie thema's in hun onderlinge samenhang, hebben de beide regeringen begin 2005, na een breed maatschappelijk debat, een reeks projecten en maatregelen vastgesteld: de Ontwikkelingschets 2010.

De twee 'nautische' verdragen vinden hun oorsprong in de ministeriële afspraken van februari 1999. De ministers legden daarbij het wederzijdse streven vast naar de invoering van het gemeenschappelijk nautisch beheer en naar het loslaten van de verdragsrechtelijke koppeling tussen de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart en die voor de vaart op Rotterdam.

Samenwerken beleid en beheer

Meer ruimte voor schepen en natuur

Het Verdrag over de uitvoering van de Ontwikkelingschets 2010 Schelde-estuarium regelt de juridische verankering van projecten opgenomen in de Ontwikkelingschets 2010. Het betreft in hoofdzaak de verruiming van de vaarweg in de Schelde en het instandhouden en zo mogelijk verder ontwikkelen van de natuurwaarden van het estuarien ecosysteem.

De vaargeul in de Schelde wordt verruimd van Vlissingen tot aan de haven van Antwerpen om een getij-onafhankelijke vaart mogelijk te maken voor schepen met een diepgang tot 13,10 meter. Dit is vooral van belang voor de containervaart. De Scheldeverruiming vereist het dieper uitbaggeren van negen Nederlandse en twee Vlaamse rivierdrempels. Een aangepaste en flexibele strategie om baggerspecie terug in de rivier

te storten, moet ongewenste effecten op het natuurlijk riviersysteem tegengaan.

De grensoverschrijdende natuurprojecten betreffen:

- het vergroten van het Zwin met minimaal 120 en maximaal 240 ha door het landinwaarts verplaatsen van dijken
- het inrichten van een nieuw intertijdengebied van minstens 440 ha in de (Nederlandse) Hertogin Hedwigepolder en het noordelijke gedeelte van de (Vlaamse) Prosperpolder.

Nederland verbindt zich ertoe om bijkomend natuurgebieden te ontwikkelen, zodat er in totaal op Nederlands grondgebied minimaal 600 ha nieuwe natuur ontstaat. Van zijn kant zal Vlaanderen in het stroomgebied van de Zeeschelde op zijn minst 1100 ha estuariene natuur of wetlands realiseren.

Meer samenwerking houdt Schelde veilig, toegankelijk en gezond



Het Verdrag inzake de samenwerking op het gebied van het beleid en beheer in het Schelde-estuarium heeft als doel het in de Langetermijnvisie vastgelegde streefbeeld te realiseren: het Schelde-estuarium is een waardevol, veelzijdig watersysteem met een overgang van zoet naar zout water, dat op duurzame wijze wordt gebruikt voor menselijke behoeften.

De samenwerking door middel van gemeenschappelijk beleid en beheer is vooral gericht op:

1. een maximale beveiliging tegen overstromingen;
2. een optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens;
3. een gezond en dynamisch estuarien ecosysteem.

Daartoe stelt het verdrag een Nederlands-Vlaamse Scheldecom-

missie in, ter vervanging van de Technische Scheldecommissie. De nieuwe Scheldecommissie omvat een Politiek College en een Ambtelijk College. Het Politiek College, samengesteld uit de bevoegde bewindspersonen, bepaalt het gemeenschappelijk beleid. Het Ambtelijk College, waarin hoge ambtenaren zitting hebben, vult het beleid in, geeft uitvoering aan de politieke besluiten en bereidt de vergaderingen van het Politiek College voor.

In het bijzonder krijgt de Scheldecommissie als opdracht, om door het vaststellen en uitvoeren van opeenvolgende plannen en projecten, de gezamenlijke doelstellingen te bereiken. Een ander belangrijke taak van de commissie is het opzetten en begeleiden van een gemeenschappelijke fysieke monitoring en wetenschappelijk onderzoek. Dit beoogt onder meer het bewaken van de ontwikkeling van de kenmerken en het geulenstelsel van de Schelde en het toetsen van de effecten van de in uitvoering zijnde plannen en projecten.

Loodstarieven

Eind aan gekoppelde loodsgeldtarieven

Het Verdrag over de beëindiging van de onderlinge koppeling van de loodsgeldtarieven, maakt een einde aan de bijna twee eeuwen bestaande verdragsrechtelijke koppeling tussen de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart en die voor de vaart op Rotterdam.

De verdragsrechtelijke koppeling bestond uit twee elementen: de hoogte van de tarieven en de wijze van besluitvorming. De besluitvormingskoppeling hield in dat het bepalen van de loodsgeldtarieven voor de vaart naar de Vlaamse Scheldehavens, een gezamenlijke bevoegdheid is. Artikel 9, paragraaf 2, van het Traktaat van 1839 dat de scheiding tussen Nederland en België regelde, heeft die gezamenlijke bevoegdheid vastgelegd. Deze is later geconcretiseerd in het

Scheldereglement, waarin was opgenomen dat de jaarlijkse vaststelling van de loodsgelden voor de Scheldevaart plaatsvindt bij gezamenlijk besluit van de wederzijds bevoegde ministers.

De bedragenkoppeling hield in dat de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart niet hoger mochten zijn dan die voor de vaart op Rotterdam. Deze koppeling is in 1863 bevestigd in het verdrag betreffende de afkoop van de Scheldetol.

Het nieuwe verdrag heft de beide koppelingen op. De besluitvorming over de loodsgeldtarieven gebeurt nu autonoom door de Vlaamse overheid en staat volledig los van de vaststelling van de Rotterdamse tarieven. In afwijking van de overige Scheldeverdragen treden deze ontkoppelingsbepalingen pas op 1 januari 2009 in werking.

De kers op de taart van de nautische samenwerking

Het GNB-verdrag vormt de bekroning van een samenwerkingsproces dat in 1839 is gestart. Het is niet alleen een eindpunt, maar evenzeer het startpunt van verdere versterking van de samenwerking. Met de uitdaging om het veiligheids- en vlotheidsniveau verder te verbeteren, ondanks de schaalvergroting van de scheepvaart.

De Permanente Commissie was en is nog steeds de motor van de nautische samenwerking. Onder haar impuls is het gemeenschappelijk nautisch beheer (GNB) ontstaan. De invloedssfeer van de commissie, ingesteld bij het traktaat van 19 april 1839, heeft zich vanaf de zestiger jaren van de vorige eeuw stelselmatig uitgebreid.

Voorheen beperkten de bevoegdheden van de commissie zich tot het houden van toezicht op de loodsdiensten en de vaarwegmarkering. Op haar initiatief functioneerden vanaf 1962 radiostations in Vlissingen en Antwerpen, later aangevuld met lokale radarinstallaties. In 1976 werd een beperkte walradaraken van Hansweert tot de Antwerpse sluisen in dienst gesteld.

- **Schelderadarketen**

Na vele en intense voorbereidende gesprekken tussen de Permanente Commissarissen, ondertekenden België en Neder-

land in 1978 het verdrag betreffende de aanleg van de Schelderadarketen. De Permanente Commissie was verantwoordelijk voor de uitvoering van het verdrag. Bovendien heeft de commissie ervoor gezorgd, dat het geven van verkeersbegeleiding via de Schelderadarketen als één geheel plaatsvindt met gezamenlijke procedures en werkinstructies.

Daarnaast is de redactie van het herziene Scheldereglement, vastgesteld bij het verdrag van 11 januari 1995, tot stand gekomen onder regie van de Permanente Commissie. Dit reglement regelt onder meer de loodsplicht voor de scheepvaart met een Vlaamse Scheldehaven als bestemming (Scheldevaarders). De loodsplicht voor de schepen met een Nederlandse Scheldehaven als bestemming (wetschepen) bleef geregeld in de Nederlandse wetgeving.

- **Gezamenlijk beleid**

Vanaf medio jaren negentig is de Permanente Commissie in een stroomversnelling terechtgekomen. De commissie zag het als haar taak om, vanuit het gezamenlijk belang van een veilige en vlotte scheepvaart, gezamenlijk beleid te ontwikkelen voor het Scheldegebied en het wederzijdse interne beleid op elkaar af stemmen. Hierbij stelde de Permanente Commissie de noodzaak vast om tot een gemeenschappelijk nautisch beheer te komen. Vooruitlopend op de recente ver-



dragsrechtelijke verankering werd het GNB al sinds 1 januari 2003 op informele basis toegepast.

- **Doel**

Het GNB-verdrag stelt een evenwaardige Nederlands-Vlaamse bevoegdheid in voor het nautisch beheer in het Scheldegebied. Het nautisch beheer zorgt voor een optimaal gebruik van de vaarwegcapaciteit door de scheepvaart. Het beoogde doel is in twee woorden samen te vatten: veilig en vlot. De reductie van het aantal scheepvaartongevallen en het verminderen van de wachttijden voor de scheepvaart staan centraal, daarbij rekening houdend met de steeds toenemende schaalvergroting. Vertrekkend vanuit de algemene doelstelling is aan de Permanente Commissie opgedragen om een veiligheidsprogramma op te stellen. Ook heeft de Permanente Commissie de taak om over de invulling van de ketenbenadering afspraken te maken met de havenautoriteiten. De ketenbenadering moet bevorderen dat de vaartocht van een schip vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de haven, en omgekeerd, rimpelloos en zonder oponthoud kan verlopen. Hiervoor is een optimale samenwerking, coördinatie en gegevensuitwisseling tussen alle bij de verkeersafwikkeling betrokken partijen vereist.

- **Toepassingsgebied**

Het geografische werkingsgebied van het GNB-verdrag omvat de volgende scheepvaartwegen: de aanlooproutes op zee naar de Westerschelde, de Westerschelde zelf, de Beneden-Zeeschelde en het kanaal Gent-Terneuzen. Verder is het GNB van toepassing op zowel Scheldevaarders als wetschepen. Dit in tegenstelling tot de vroegere situatie, waarin de bevoegdheden van de Permanente Commissie zich beperkten tot de scheepvaart met een Vlaamse haven als bestemming.

- **Permanente Commissie**

Het takenpakket van de commissie wordt uitgebreid tot het stellen van regels in het belang van een veilige en vlotte scheepvaart. De regelstellende bevoegdheden gaan over onderwerpen zoals de vaarwegmarkering, de verkeersbegeleiding, het geven van inlichtingen, adviezen en verkeersaanwijzingen aan vaarweggebruikers, het bepalen van de minimaal vereiste kielspeling, enzovoort.

- **Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA)**

De wederzijds bevoegde beheersautoriteiten, de Rijkshavenmeester Westerschelde en de administrateur-generaal van

het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, brengen hun bevoegdheden in de GNA in en oefenen deze gezamenlijk uit. Beide functionarissen zijn inmiddels door hun minister aangesteld als hoofd van de GNA. Zij hebben hun operationele beslissingsbevoegdheden doorgemandedeerd naar de Nederlandse hoofdverkeersleiders en de Vlaamse nautische dienstchefs op het Schelde Coördinatie Centrum in Vlissingen. Deze GNA-medewerkers staan in voor de dagelijkse uitoefening van het GNB en dus voor coördinatie en de afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Het verdrag sluit eenzijdige Nederlandse en Vlaamse beslissingen binnen de GNA uit. Om dit te garanderen heeft de Permanente Commissie beslissingsprocedures vastgesteld. De GNA moet verantwoording afleggen aan de Permanente Commissie.



- **Wijzigingen Scheldereglement, uniforme loodsplicht**

Daar het GNB beoogt om Scheldevaarders en wetschepen aan gelijke regels te onderwerpen, geldt dit ook voor de loodsplichtregeling. Krachtens het GNB-verdrag valt daarom ook de loodsplicht voor wetschepen onder het Scheldereglement. Hierdoor vervalt het onderscheid tussen het loodsplichtregime voor Scheldevaarders en voor wetschepen.

De leden van de Permanente Commissie

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) is het hoogste orgaan in de organisatie van het GNB. Ze is verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de Schelderegio. De PC is opgericht in uitvoering van een artikel 9 van het verdrag van 19 april 1839 dat de scheiding tussen Nederland en België regelde. Dit artikel bepaalt dat voor de Scheldevaart het loodswezen en de betonnen worden onderworpen aan een gemeenschappelijk toezicht, uitgeoefend door wederzijdse commissarissen. De Permanente Commissie vergadert elke kwartaal, afwisselend in Vlissingen en Antwerpen. We stellen de vier leden van de PC aan u voor.

R. Goetinck, algemeen directeur van het Departement Mobiliteit en Openbare Werken, lid Permanente Commissie sinds december 2005.



Als algemeen directeur bij het Departement Mobiliteit en Openbare Werken ben ik verantwoordelijk voor de technisch ondersteunende diensten. Daarnaast houd ik mij bezig met de dossiers van de havens en het overleg met Nederland rondom de Schelde, in de Technische Scheldecommissie en de Permanente Commissie. Voordat ik eind 2005 lid werd van de PC, heb ik vanaf maart 2000 deelgenomen aan de Schelde Directeuren Vergadering, het adviserend voorportaal van de PC. Daardoor was ik reeds nauw betrokken bij de nautische dossiers. Het belangrijkste recente wapenfeit van de PC is de voorbereiding van de twee nautische verdragen, over de ontkoppeling van de loodstarieven en die over het gemeenschappelijk nautisch beheer. Deze laatste is een zeer fundamentele regeling over hoe wij op de Schelde omgaan met de scheepvaart. Ik maakte ook deel uit van de Vlaamse onderhandelingsdelegatie.

De grootste uitdaging voor de toekomst is het behouden en versterken van het hoofddoel van het gemeenschappelijk nautisch beheer: een vlot en veilig scheepvaartverkeer. Ondanks de trafiektoename en de steeds grotere schepen slaan we daar tot nu toe goed in. Een zeer belangrijk aspect daarbij is de ketenbenadering. Over de principes daarvan zijn we het al lange tijd eens. De praktische uitvoering heeft nog wat tijd nodig. Als PC is onze taak hierbij het uitstippelen van de beleidslijnen en het bewaken van de hoofddoelstelling.

Het vierde lid van de Permanente Commissie en tevens tweede Nederlandse lid, de heer drs. M.E.P. Dierikx, directeur-generaal Transport en Luchtvaart van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, stellen we graag in het juni-nummer van Nautisch Nieuws uitgebreid aan u voor!



Kapitein Jacques D'Havé, administrateur-generaal Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, lid Permanente Commissie sinds september 2006.



"Mijn dagelijks werk en de werkzaamheden voor de PC overlappen elkaar gedeeltelijk. Het Agentschap houdt zich onder meer bezig met het integraal kustzonebeheer, de verdediging tegen de zeespiegelstijging en het coördineren van de hulpverlening bij ongevallen op zee. Wat de bevoegdheden van de PC betreft, staat het Agentschap in voor de afwikkeling van een veilige en vlotte scheepvaart vanaf zee tot de Vlaamse kust- en Scheldehavens. De PC is bevoegd over het gebied vanaf de aanlooproutes op zee tot Antwerpen, een deel van datzelfde terrein dus.

De samenwerking binnen de commissie is de laatste jaren fel verbeterd met als bekroning het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. De Vlaamse commissarissen mogen dan binnen de PC de meeste anciënniteit hebben, ieders inbreng is even belangrijk. Sinds enige tijd richt de PC zich sterk op veiligheid. Een opdracht voor de toekomst is het drukstbevoeren gebied ter wereld nog veiliger te maken, met name wat betreft binnenschepen en pleziervaart. Sinds 1990 is de gemiddelde capaciteit van de scheepvaart op de Schelde meer dan verdubbeld, door de zeer grote schepen die naar onze havens komen. De grootste uitdaging is om die veilig en vlot te laten passeren en de ketenbenadering tot een succes te maken."

R.J. van der Kluit, hoofdingenieur-directeur van Rijkswaterstaat Zeeland, lid Permanente Commissie sinds mei 2008



"Rijkswaterstaat Zeeland is verantwoordelijk voor de vaarweg. Wij accommoderen de scheepvaart op de Westerschelde. De PC houdt toezicht op een veilige scheepvaart, dus in zoverre sluiten deze werkzaamheden bij elkaar aan. Als wapenfeit van de PC noem ik de belangrijke stappen die momenteel worden gezet op het gebied van veiligheid en de ketenbenadering. Met de toename van het scheepvaartverkeer is de ketenbenadering van groot belang. Er zijn heel veel partijen bij betrokken om een schip van kade tot kade te begeleiden en het is vrij complex om alles op elkaar af te stemmen. Als PC hebben we zojuist opdracht gegeven tot een onderzoek om de ketenbenadering te verbeteren. Allereerst houdt dat in inventariseren welke partijen erbij betrokken zijn, welke problemen er onderweg nog zijn en welke maatregelen moeten worden genomen om die op te lossen. Als PC moeten wij daarin een keuze maken en sturend optreden. Onze belangrijkste uitdaging is om de groeiende scheepvaart vlot en veilig over de Schelde te krijgen. En we moeten een goede balans vinden tussen alle belangen van de verschillende partijen die op en rond de Schelde werken. Havens, loodsen, stuwadoors, Rijkswaterstaat, MDK en nog vele anderen: iedereen zit er op zijn manier in."

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA)

Terwijl de Permanente Commissie het gezamenlijk beleidsorgaan is van het GNB, is de GNA het gezamenlijk beheersorgaan met uitvoerende bevoegdheden voor de verkeersafwikkeling. Aan het hoofd van de GNA staan Rein van der Kluit, Rijkshavenmeester Westerschelde, en Jacques D'Havé, administrateur-generaal van het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust. De dagelijkse operationele bevoegdheden worden uitgeoefend door zeven hoofdverkeersleiders van het Waterdistrict Westerschelde en zeven nautische dienstcheefs van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. In ploegen van twee personen (Nederlandser-Vlaming) werken zij op de tweede verdieping van het Schelde Coördinatie Centrum (SCC) in Vlissingen. Deze medewerkers staan onder de gezamenlijke leiding van het Nederlandse en Vlaamse dienshoofd van de GNA: Eric Adan resp. Martin Mesuere.

- **Gezamenlijk beslissen**

Volgens het GNB-verdrag beslist en treedt de GNA naar buiten toe op als één entiteit. Daarom is het hoofdbeginsel dat operationele beslissingen door de Vlaamse en Nederlandse GNA medewerkers op het SCC in overeenstemming moeten worden genomen. Indien zij echter geen overeenstemming bereiken, wat zich zelden of nooit voordoet, schakelen zij het Nederlandse en Vlaamse diensthoofd in. Indien ook deze functionarissen het niet eens kunnen worden, wordt de uiteindelijke beslissing volgens toerbeurt van zeven dagen genomen door het Nederlandse dan wel het Vlaamse diensthoofd.

- **Operationele taken**

De GNA heeft de volgende operationele taken:

- coördineren van het scheepvaartverkeer;
- uitoefenen van het dagelijks toelatingsbeleid: bepalen van de eventuele voorwaarden voor de op- en afvaart van een schip op grond van de bestaande regels;
- verkeersregulerend optreden en geven van dwingende instructies aan de scheepvaart om gevaarlijke situaties en verkeerscongesties te vermijden;
- opstellen vaarplanning met bijzondere aandacht voor diepstekende en tijgebonden schepen, schepen met gevaarlijke stoffen aan boord, bijzondere en risicovolle transporten;
- zorgen voor de coördinatie tussen de verkeerscentrales: de Vlaamse verkeerscentrales in Zeebrugge en Zandvliet en de Nederlandse centrales in Vlissingen, Terneuzen en Hansweert;
- communiceren en adviseren bij calamiteiten.



In het Schelde Coördinatie Centrum werken Nederlanders en Vlamingen intensief samen

Naast haar operationele taken adviseert de GNA bij het ontwikkelen van beleid en nieuwe of aan te passen regelgeving.

- **Bekendmakingen aan de scheepvaart**

De hoofden van de GNA kunnen, na goedkeuring door de Permanente Commissie, in gezamenlijke bekendmakingen algemene nadere eisen stellen ten behoeve van een veilige en vlotte verkeersafwikkeling. Een voorbeeld hiervan is de op- en afvaartregeling voor bijzonder grote schepen. De GNA onderzoekt nu in welke mate die regeling moet en kan worden bijgesteld, rekening houdend met de steeds toenemende schaalvergroting. Een ander voorbeeld is de bekendmaking van medio 2008 om een veiliger vaargedrag van binnencruiseschepen (hotelschepen) te bekomen.

Veiligheid Westerschelde vergt integrale aanpak



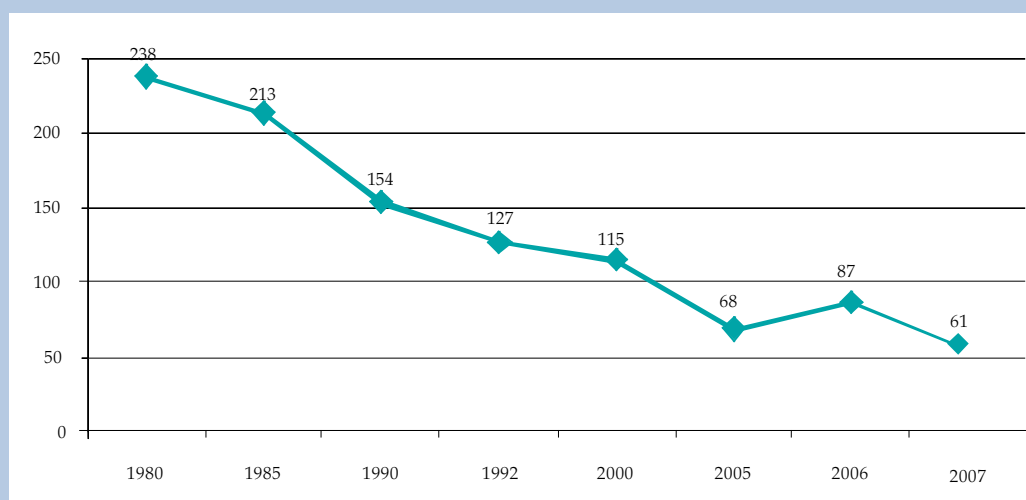
Er leven ongeveer vijftig zeehonden in de Westerschelde

De Permanente Commissie heeft in het verdrag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer de opdracht gekregen om binnen een jaar na inwerkingtreding van het verdrag een veiligheidsplan vast te stellen. Aan de voorbereiding voor dit plan wordt door Nederland en Vlaanderen al geruime tijd gewerkt, en zijn in het verleden al diverse veiligheidsmaatregelen doorgevoerd.

De PC heeft gekozen voor een integrale aanpak, waarbij wordt gestreefd naar instandhouding, en waar mogelijk verdere verbetering van de veiligheid via de volgende invalshoeken:

- preventieve nautische maatregelen
- zorg voor de externe veiligheid
- handhaving van de regels
- calamiteitenbestrijding en
- monitoring.

Aantal ongevallen (Wester)Schelde en monding



- Maart 1991: indienststelling Schelderadarketen
- Vanaf 2000 nieuwe rekenmethode: meer bronnen en groter gebied

Aantal zware schadegevallen zeeschepen

Jaar	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2	2	2	2	2	
	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	0	0	0	0	0	0	0	
	9	9	9	9	9	9	9	9	9	9	0	0	0	0	0	0	0	
	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	0	1	2	3	4	5	6	7
Aantal	6	4	0	2	1	2	0	2	1	0	0	2	0	1	0	1	0	0

• Veilig jaar

Jaarlijks wordt aan de PC een monitoringsrapportage aangeboden waarin wordt gerapporteerd over de ontwikkeling van de veiligheid in het voorgaande jaar. Zo heeft de PC recent de rapportage over 2007 vastgesteld, waaruit blijkt dat de positieve ontwikkeling van de veiligheid zich in dat jaar heeft voortgezet. Evenals in 2006 was 2007 een veilig jaar, waarbij op één ongeval na alleen kleinere ongevallen zijn gebeurd.

De kerntaak van de PC is (naast de bevordering van een vlotte vaart) de zorg voor de veiligheid van de scheepvaart, door het bevorderen van de veiligheid op de rivier. Denk daarbij aan een goede bebakening en betonning, de beloodsing, de verkeersbegeleiding, het zorgen voor actuele (digitale) dieptekaarten, een zorgvuldige regeling voor op- en afvaart et cetera. Binnenkort start een studie waarin wordt onderzocht welke maatregelen kunnen worden getroffen om mogelijke conflicten tussen de zeevaart, de binnenvaart en de recreatievaart te voorkomen.

• Effecten van de groei

Ook de externe veiligheid heeft de aandacht van de PC. Eind dit jaar wordt een studie gestart naar de effecten van de groei, samenstelling en schaalgrootte van de scheepvaart op de risico's die aan de oevers van de Westerschelde kunnen optreden. De indicator daarvoor zijn de zogenaamde risicocontouren, die erop wijzen dat erin de huidige situatie geen sprake is van gevaarvolle situaties.

Om de werking van de reglementering te optimaliseren, wordt in het kader van het veiligheidsprogramma gezien hoe in samenwerking met de opsporingsdiensten en de openbare ministeries de handhaving kan worden geïntensiveerd.

Voor de incidentenbestrijding wordt aangesloten bij reeds lopende initiatieven van de Veiligheidsregio Zeeland. In dat kader wordt onderzocht hoe de samenwerking en slagkracht bij het bestrijden van calamiteiten verder kan worden verbeterd. De PC is op dit gebied niet primair verantwoordelijk, maar levert waar mogelijk wel een bijdrage aan de grensoverschrijdende samenwerking.



Geoptimaliseerde samenwerking voor de verkeersafwikkeling

Het begrip ‘nautische ketenbenadering’ werd de voorbije jaren gemeengoed onder alle betrokkenen in het Scheldegebied. En iedereen is het er over eens dat invoering van de ketenbenadering noodzakelijk is, uit oogpunt van een efficiënte vlotte verkeersafwikkeling en een betere dienstverlening aan de scheepvaart.

De bevordering van een vlotte afwikkeling van de scheepvaart en het zorgdragen voor de veiligheid op en langs de vaarweg zijn even belangrijk kernpunten van het GNB-verdrag. Bij het bevorderen van de vlotheid staat het terugdringen van het aantal wachttijden en vertragingen van de scheepvaart centraal. Daarom is in het GNB-verdrag de opdracht vastgelegd om de ketenbenadering in praktijk te brengen. De ketenbenadering beoogt een efficiënte en vlotte verkeersafwikkeling vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de haven, en omgekeerd. Dit vereist dat de dienstverlening van alle schakels in de keten onderling wordt afgestemd en niet volstaan wordt met het nastreven van de eigen belangen van de afzonderlijke schakels. Dit kan alleen door een optimale samenwerking, coördinatie en gegevensuitwisseling tussen alle betrokken actoren.

• GNB-verdrag

De Permanente Commissie, operationeel ondersteund door de GNA, is verantwoordelijk voor de verkeersafwikkeling op de rivier. De havenautoriteiten, operationeel ondersteund door de havenkapiteinsdiensten, dragen de verantwoordelijkheid voor de verkeersafwikkeling in de havens. Het GNB-verdrag geeft

aan de Permanente Commissie de opdracht om in overleg te treden met de havenautoriteiten om de ketenbenadering op hoofdlijnen vast te leggen en daarover bindende afspraken te maken. Voor de operationele invulling maakt de GNA afspraken met de havenautoriteiten en de nautische dienstverleners.

Conform het GNB verdrag is de door de havens opgestelde planning, het vertrekpunt voor de door de GNA uit te voeren coördinatie van het scheepvaartverkeer op de rivier. De GNA toetst de planning van de Scheldehavens aan de te verwachten verkeerssituatie op de rivier, met inachtneming van zowel de zee- als de binnenvaart (met bijzondere aandacht voor de aard van de lading en de schaalgrootte van de schepen) en de meteorologische omstandigheden. Indien dit wegens veiligheids- of vlotheidsredenen is vereist, stuurt de GNA de planning bij.

• Studie

De Permanente Commissie heeft besloten zich bij de ontwikkeling van de ketenbenadering door een externe partij te laten ondersteunen. Daartoe is inmiddels een opdracht opgesteld voor een in fasen uit te voeren studie. De eerste fase van studie houdt een inventarisatie in van de huidige situatie in de ketenbenadering en een analyse van de knelpunten en tekortkomingen. De probleemanalyse zal vooral gebaseerd zijn op de beschikbare gegevens van de wachttijden van schepen en de oorzaken daarvan.

De tweede fase omvat het afleiden van verbeterpunten op basis van de vastgestelde knelpunten. De verbeterpunten kunnen zich o.m. op de volgende domeinen situeren:

Actoren bij de Ketenbenadering

Op basis van de bevoegdheden delen we de direct bij de verkeersafwikkeling betrokken actoren in twee hoofdgroepen in: de autoriteiten en de dienstverleners.

Autoriteiten

1. Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit

De GNA zorgt voor de dagelijkse verkeersafwikkeling en -coördinatie op de maritieme toegangswegen naar de havens.

2. Havenkapiteinsdienst

De Vlaamse havenkapiteins en Nederlandse havenmeesters zijn verantwoordelijk voor de verkeersafwikkeling in het havengebied. Zij staan ook in voor het toewijzen van ligplaatsen

Dienstverleners

1. Loodsdiensten op zee, de rivier en in de haven

De loodsen adviseren de kapitein bij de navigatie van zijn schip. Voor de keten is het belangrijk dat de loods op het met de kapitein of scheepsagent afgesproken tijdstip aan boord komt.

2. Verkeersbegeleiding/VTS

De hoofdtaak van verkeersbegeleiding of VTS (Vessel Traffic Services) is het geven van (verkeers)informatie aan de vaarweggebruikers.

3. Sleepdiensten op rivier en in de haven

De sleepbedrijven verlenen sleepassistentie aan bijzonder grote, tijgebonden schepen. De tijdige beschikbaarheid van sleepboten is daarbij een noodzaak.



- organisatie: verbeterde samenwerkingsvormen en communicatielijnen;
- technologie: voor een snelle en accurate gegevensuitwisseling en de hiervoor vereiste ICT-instrumenten en -architectuur;
- procedureel-operationeel vlak: verfijnen van operationele procedures en werkafspraken;
- juridisch vlak: waar nodig aanpassen van de regelgeving.

• Nieuw havencoördinatiecentrum voor Antwerpen

De plannen liggen klaar voor de oprichting van een nieuw gebouw op de ruimte tussen de Berendrecht- en Zandvliet-sluis. Alle Antwerpse schakels in de ketenbenadering zullen in het coördinatiecentrum dezelfde werkvloer delen. Het spreekt voor zich dat dit de onderlinge samenwerking en afstemming zal bevorderen. De planning voorziet dat alles uiterlijk 1 januari 2013 klaar zal zijn.

4. Brabo

Deze firma neemt het op zich om in het Antwerpse havengebied schepen te loodsen en vast te maken aan de kade.

5. Scheepsagenten

De agenturen vertegenwoordigen de rederijen binnen de havens. De correcte informatie van de scheepsagenten over het verwachte tijdstip aankomst of vertrek is vitaal om een eerste vaarplanning op te maken.

Naamsverandering VTS-A: Antwerp Coordination Centre (ACC)

VTS-A staat in voor de planning en coördinatie van de scheepvaart in en uit de Antwerpse haven. Deze dienst is het scharnierpunt tussen rivier en haven. De verkeersplanning voor de haven en die voor de rivier moeten op elkaar worden afgestemd. Een randvoorwaarde daarvoor is een goede samenwerking tussen VTS-A en GNA. Zij bekijken nu op vraag van de Permanente Commissie hoe hun samenwerking kan worden geoptimaliseerd. Daar de VTS-A geen VTS dienstverlening geeft, maar eerder taken verricht in het kader van havencoördinatie, drong een naamswijziging zich op: Antwerp Coordination Centre (ACC).

Scheldereglement eindelijk uniform

Over de loodsplicht op de Westerschelde kan geen onduidelijkheid meer bestaan. Sinds 1 oktober 2008 is het eerste uniforme loodsplichtreglement van kracht. Hiermee is een einde gekomen aan alle verschillen die bijna 170 jaar hebben bestaan.

Hoofdverkeersleider Arjan van Nassau en nautisch dienstchef Marc DeCocker hebben veel werk verzet om tot de definitieve loodsregeling te komen. Maar daarvoor was al veel water door de Schelde gestroomd, vertelt Van Nassau. "De verschillen in de loodsplichtregimes vinden hun wortels in 1839, toen Nederland de onafhankelijkheid van België moest erkennen. Beide landen konden zelf bepalen wanneer schepen, die naar hun havens kwamen, een loods nodig hadden."

• Herziening

Omdat dit tot onduidelijke situaties kon leiden, begon de Commissie Herziening Scheldereglement begin jaren negentig van de vorige eeuw aan het wegwerken van de verschillen. Begin deze eeuw werd het Herziene Scheldereglement van kracht. Maar nog steeds waren er verschillen. Toen Nederland en België hun bevoegdheden op de Westerschelde onderbrachten in het Gezamenlijk Nautisch Beheer, werd het noodzakelijk ook de laatste verschillen weg te poetsen. Van Nassau en DeCocker kregen het voor elkaar dat de loodsplicht uit de Nederlandse wet werd gehaald en ondergebracht in het Scheldereglement. Tegelijkertijd zijn alle ad hoc-regels aangepakt en in het reglement vastgelegd.

• Regime

Sinds 1 oktober is het loodsplichtregime voor iedereen op de Schelde hetzelfde. "Dit gigantische voortraject was noodzakelijk om hier uit te komen," zegt Van Nassau. "Het was te veel om het in één keer te regelen. De grote lijnen zijn nu helder. Het werk wordt er veel eenvoudiger door, zowel voor de GNA als voor de loodsen, scheepvaart, agenturen en havens. Het heeft lang geduurd, maar de problematiek op de Schelde kun je niet oplossen, zonder notie te hebben van de geschiedenis."

**SPECIALE
EDITIE**



Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

4.850 exemplaren

Redactie

Eva Descamps
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
(Communicatie verantwoordelijken GNB)

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.