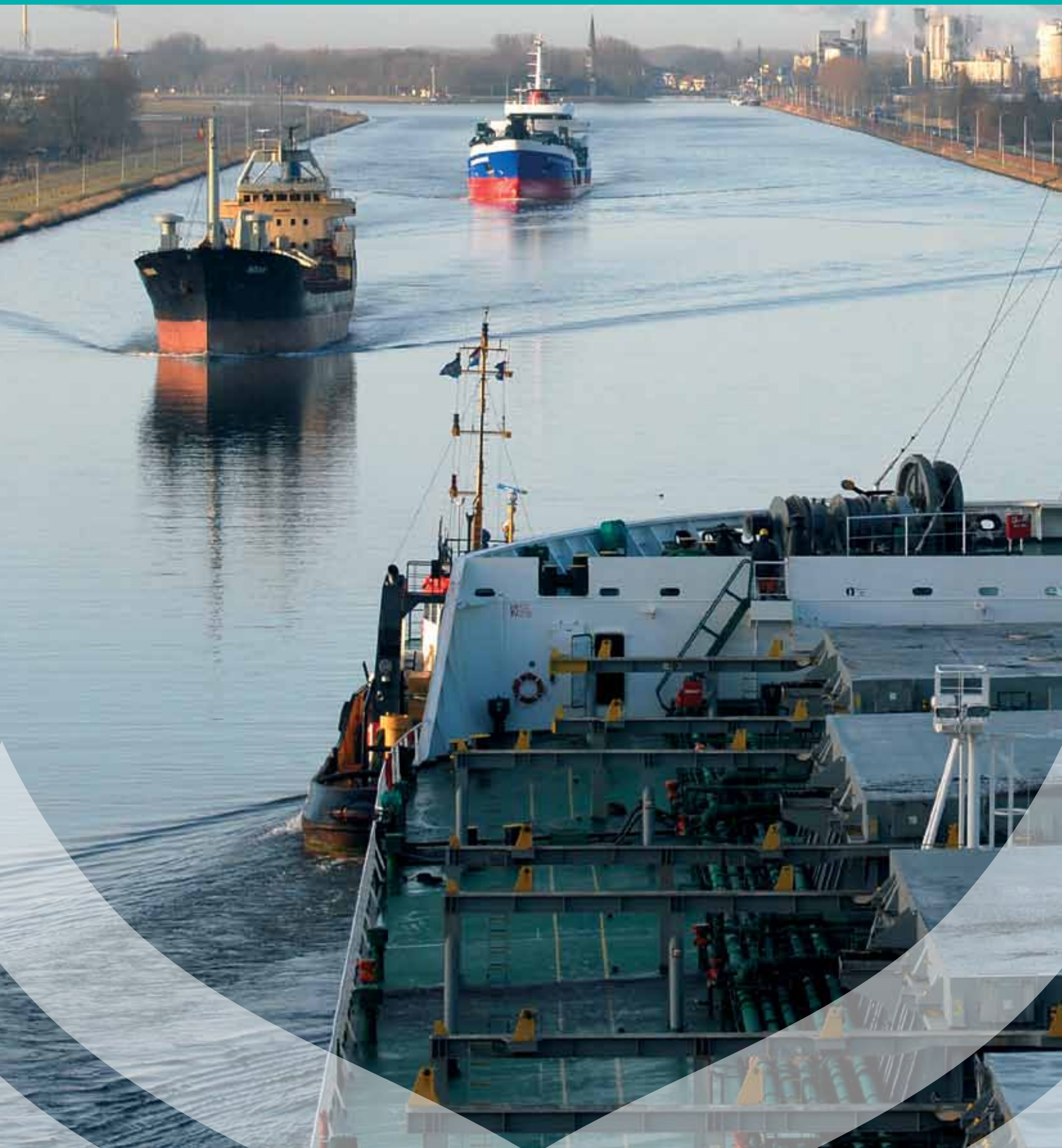




# Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening & Kust - Rijkswaterstaat Zeeland | n° 16 | juli 2010



Vlaams deel gereed, Nederlands deel gestart

## Uitdiepen en verbreden van de vaargeul op koers



Vlaamse zandzuiger aan het werk

De verruiming van de vaargeul van de Westerschelde is in volle gang. Het Vlaamse deel is zoals voorzien eind 2009 afgerond. Sinds februari 2010 wordt gebaggerd in het Nederlandse deel. Als de werkzaamheden voorspoedig verlopen, is de verruiming begin volgend jaar een feit. Doordat de benodigde procedures langer duurden dan verwacht, zal er één jaar vertraging zijn voor de verruiming van de Westerschelde. Kirsten Beirinckx en Gert-Jan Liek, respectievelijk Vlaams en Nederlands projectleider, praten ons bij.

‘Door meer en grotere hopperzuigers in te zetten, lopen we wat achterstand in’, vertelt Gert-Jan. ‘We zijn blij dat de verruiming nu goed op schema zit’, vult Kirsten aan. ‘Elk uitstel betekent economische schade. Maar zorgvuldig werken is ook belangrijk. Het Schelde-estuarium is tenslotte een belangrijk natuurgebied, wat we graag in stand houden.’ Voordat met de verruiming in Nederland begonnen kon worden, is een MER-procedure doorlopen. Conclusie van dit milieueffectonderzoek was dat de verruiming geen significant negatieve effecten heeft op het milieu. Mogelijk negatieve effecten worden verminderd door maatregelen als het flexibel storten van baggerspecie.

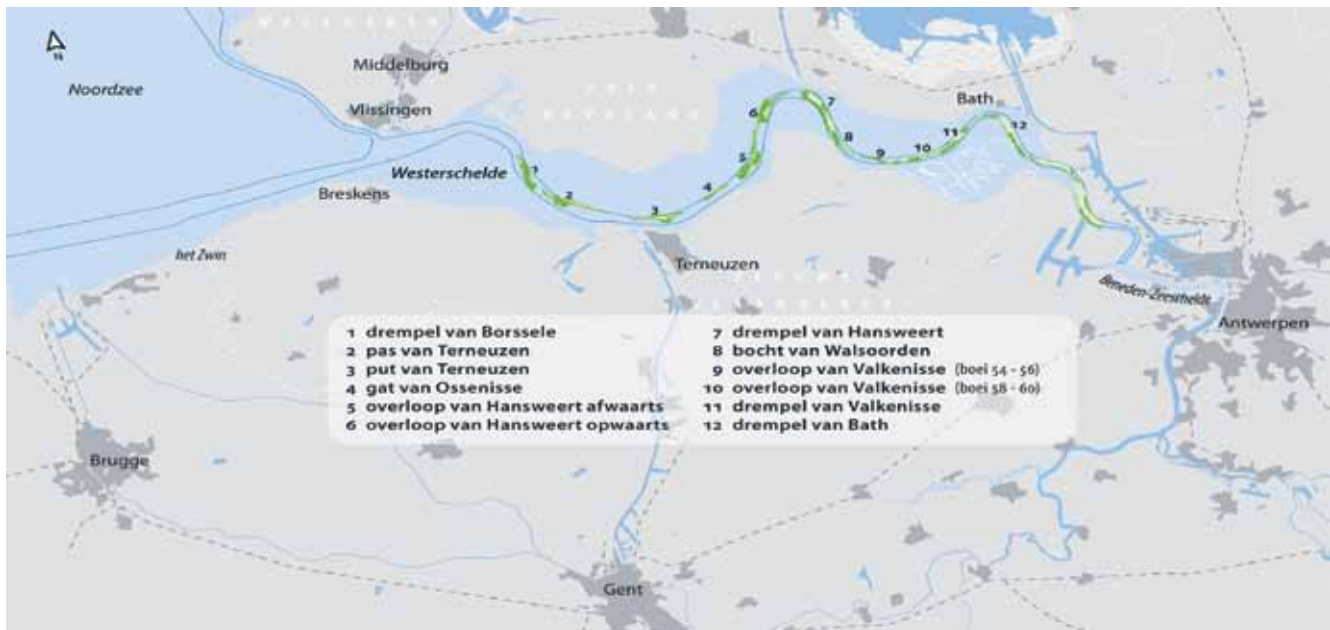
### In deze nieuwsbrief

Verruiming van de Westerschelde	2
Nieuwe op- en afvaartregeling	4
Portaal van Vlaanderen vernieuwd	5
Vlaanderen koopt Swath	5
Proef brede schepen geslaagd	6
Wijzigingen scheepvaartreglement	9
Scheiden van zee- en binnenvaart	10
Werkafspraken ketenbenadering	11
Nieuwe optie tijgegevens op website	12

Foto voorpagina: Opvarende Eptalofos  
in het Kanaal van Gent naar Terneuzen.  
(foto Hank Prins)

#### • Effecten van het baggeren

Zo heeft de verruiming weinig effect op de waterstanden, het meergeulensysteem, de beweging van het slib en de overgangen tussen zoete, zoute en brakke gebieden. Ook laat het onderzoek zien dat de dieren en planten in het gebied geen gevaar lopen ten gevolge van het project. ‘Alleen in het brakke deel van de Beneden-Zeeschelde, bij het Galgenschoor, zal het schor en het slik wat afnemen’, meldt Kirsten. ‘Om dit verlies te compenseren wordt in de zone tussen Fort-Filip en Noordkasteel een zone afgegraven. Dit zorgt voor extra oppervlakte aan nieuwe slikken en schorren.’ Door een nieuwe manier van storten van de baggerspecie in de Westerschelde vergroten de plaatranden. Daardoor neemt het oppervlak aan ecologisch waardevol gebied in de Westerschelde toe. ‘Voor steltlopers betekent dit dat ze een groter gebied krijgen om voedsel te zoeken’, merkt Gert-Jan op ‘De verwachting is dat het effect op de stand van de vogels verder heel gering is.’



Baggerlocaties Westerschelde

### • Storten op plaatranden

Hoe wordt er gebaggerd? In de Westerschelde moet in totaal ongeveer 7,7 miljoen kubieke meter baggerspecie worden gebaggerd. Deze zogenaamde aanlegbaggerspecie wordt gestort op een drietal plaatranden, namelijk bij de Hooge Platen, de Rug van Baarland en de Plaat van Walsoorden. Om verstoring van fauna op de platen te voorkomen, mogen groepen vogels niet dichterbij dan 600 meter genaderd worden en gewone zeehonden niet dichterbij dan 1200 meter. 'Deze nieuwe manier van storten is positief voor het totale systeem in de rivier', stelt Gert-Jan. 'Het bestaande ecologisch waardevolle gebied wordt ermee uitgebreid.' Ook bij de verdieping en verbreding van de vaargeul in de Beneden-Zeeschelde moest ongeveer zeven miljoen kubieke meter baggerspecie verwijderd worden. Dit kwam uiteindelijk terecht op de zones Plaat van Boomke, Punt van Melsele en Schaar van Ouden Doel, in diepe plekken in de vaargeul en op land in het havengebied.

### • Flexibel storten

Anders dan voorheen wordt zowel de aanleg- als onderhoudspecie vanaf 2010 flexibel gestort.' In de vergunningen zijn ruime stortvakken opgenomen en er wordt in die stortvakken steeds daar gestort waar het op dat moment het beste is voor het systeem', legt Gert-Jan uit.' Deskundigen houden daarom de situatie nauwkeurig in de gaten. Zo nodig geven zij advies over het bijsturen van het storten.' In opdracht van Rijkswaterstaat en afdeling Maritieme Toegang vinden regelmatig peilingen in het Nederlandse deel plaats. Waar is specie gestort, hoeveel en hoe ontwikkelt het zich? Eens per maand bespreekt een Nederlands-Vlaamse werkgroep met deskundigen de resultaten van deze metingen en bepaalt ze waar en hoeveel er gestort kan worden in de komende periode. Na afronding van de verruiming gaat het monitoren door. 'Eens per twee jaar volgt een voortgangsrapportage over de effecten van de verruiming, eens per zes jaar een volledige rapportage over het hele Schelde-estuarium', zegt Gert-Jan.'Op die manier houden we een vinger aan de pols, in ieder geval tot 2020. Daarna bekijken we of verdere monitoring zinvol is.'

### • Jaarlijks onderhoud

Na de verruiming moet jaarlijks ongeveer twaalf miljoen kubieke meter specie gebaggerd worden uit de Westerschelde, om de verruimde vaargeul in stand te houden. Dat is meer dan nu het geval is. Maar het is een tijdelijke kwestie. Na een jaar of drie heeft de geul zich aangepast en neemt de hoeveelheid onderhoudsbaggerspecie af tot het huidige niveau. Voor onderhoud van de vaargeul in de Beneden-Zeeschelde moet jaarlijks ongeveer drieneenhalf miljoen kubieke meter specie verwijderd worden. Er is in de vergunningen nauwkeurig omschreven hoeveel baggerspecie er waar gestort mag worden; op de plaatranden, in de nevengeulen en in de hoofdgeul.

#### Wat houdt de verruiming in?

Op veertien ondiepe gedeelten, elf drempels en drie plaatranden, wordt gebaggerd tot 14,7 meter beneden laagwater. Schepen tot een diepgang van 13,1 meter kunnen na de verruiming getij-onafhankelijk de rivier bevaren. Vanaf de Europaterminal tot 500 meter stroomopwaarts van het Deurganckdok wordt de vaargeul verbreed tot 370 meter. Tussen de Europaterminal en het Deurganckdok is een 'zwaaizone' voorzien: hier kunnen zeeschepen wenden, zodat ze terug kunnen varen naar zee. De Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie controleert de uitvoering van de verruiming. Hiertoe is een uitgebreid monitoringsprogramma opgezet, waarmee de effecten van de verruiming nauwgezet worden opgevolgd.

## Verbeterde vaarmogelijkheden naar en vanuit de haven van Antwerpen

In december 2009 heeft de Permanente Commissie een nieuwe op- en afvaartregeling naar en vanuit Antwerpen vastgesteld; dit naar aanleiding van de komst van containerschepen langer dan 360 meter en op basis van de huidige drempeldieptes van de Westerschelde. Inmiddels loopt er al onderzoek naar een aanpassing van die regeling met een verdiepte Westerschelde als uitgangspunt. Deze aangepaste regeling zal een opmerkelijke verbetering van de nautische toegankelijkheid van de Antwerpse haven inhouden.

De nieuwe op- en afvaartregeling van december 2009 omvat de toelating om onder bepaalde voorwaarden met containerschepen langer dan 360 meter naar Antwerpen op te varen. Uit een evaluatie van een aantal proefreizen bleek dat deze schepen veilig de Schelde kunnen bevaren. Daarbij is de maximale diepgang bij afvaart uit Antwerpen voor alle schepen opgetrokken tot 14 meter. De grote zeeschepen kunnen dus met meer lading aan boord de haven verlaten. In sommige gevallen kan de diepgang zelfs 14,8 meter bedragen, mits het betrokken schip een tijvenster van minimaal 60 minuten heeft. Een tijvenster is de beschikbare tijd waarbinnen een tijgebonden schip veilig naar of vanuit een haven kan op- of afvaren, rekening houdend met de scheepsdiepgang, het getij en de actuele diepte op de vaarweg.

### • Vaarmogelijkheden bij een verdiepte Schelde

Als gevolg van de verdieping wordt het voor aanzienlijk meer schepen mogelijk om de Schelde te bevaren, zonder rekening te moeten houden met het getij en de waterstand. Dit zal in het vervolg mogelijk zijn voor schepen met een diepgang van 13,10 meter in plaats van de huidige diepgang van 11,90 meter. Deze verandering is met name van belang voor de containervaart.

De Scheldeverdieping levert ook grote voordelen op voor de getijgebonden vaart. De tijvensters en de maximale diepgang worden groter, zowel bij op- en als afvaart. De Permanente Commissie laat nu onderzoeken in welke mate het optrekken van de tijvensters en de diepgang mogelijk is zonder de veiligheid in het gedrang te brengen. Hiervoor heeft het Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout al theoretische berekeningen uitgevoerd. Een nautisch-technisch expertteam zal nu bekijken welke van die berekende vaarmogelijkheden onmiddellijk of gradueel kunnen worden ingevoerd of nader simulatoronderzoek of voorafgaande proefvaarten vereisen.

Daarbij beoordeelt het expertteam zowel de tussenfase als de afgeronde fase van de Scheldeverdieping. Het expertteam adviseert de Permanente Commissie over de aanpassing van de op- en afvaartregeling Antwerpen. De Permanente Commissie beoogt om in september 2010, op basis van een gedeeltelijk gerealiseerde verdieping, een tijdelijke regeling uit te vaardigen. Dit om de verruimde mogelijkheden voor de scheepvaart zo snel mogelijk te kunnen benutten. Een nieuwe op- en afvaartregeling van toepassing bij een volledig verdiepte Schelde volgt later.



## SWATH, ship of the year

Vlaanderen neemt in mei 2011 de eerste SWATH (Small Waterplane Area Twin Hull) in gebruik. In de jaren er na volgen nog drie nieuwe vaartuigen. Dit type schip vervangt de oude loodsvaartuigen van het Nederlandse en Vlaamse loodswezen. Het Nederlandse loodswezen nam de eerste SWATH in 2005 in gebruik. Groot voordeel van de SWATH is de stabiliteit. Onder vrijwel alle weersomstandigheden kan de SWATH de loods aan boord brengen. De SWATH kan beloodsen tot een golfhoogte van zeker vier meter. Het vaartuig is daardoor 362 dagen per jaar inzetbaar. De SWATH werd in 2009 verkozen tot "ship of the year" door HANSA, een prijs voor het meest innovatieve, technisch interessantste en meest verfijnde vaartuig van het jaar.

## GNB infodag

De GNB infodag wordt dit jaar gehouden op 7 oktober 2010. Plaats van samenkomst is nog niet bekend.



## Vernieuwd Portaal van Vlaanderen geopend

Midden tussen de sluisen in Terneuzen vond het Portaal van Vlaanderen een prachtige plek voor een nieuwe expositieruimte. Het Portaal van Vlaanderen laat bezoekers kennis maken met de haven van Terneuzen, het sluisencomplex en de dynamiek van de Kanaalzone. 'We richten ons daarbij op de toekomst en willen vooral het economisch belang van de Kanaalzone laten zien', vertelt Judith Dingemanse, manager van het Portaal. 'Zo'n achttien jaar geleden zijn we begonnen met bezoeken aan het sluisencomplex. Maar we wilden meer en zijn daar nu toe in staat. Deze ruimte biedt veel mogelijkheden om bezoekers het hele verhaal te vertellen; niet alleen over de sluisen, maar ook over het belang van het Kanaal en de bedrijven die hier gevestigd zijn. We hebben een hele pool van vrijwilligers die rondleidingen geven. Allemaal even enthousiast!' Het Portaal van Vlaanderen wordt ondersteund door de Europese Gemeenschap, de gemeente, de Provincie

en Rijkswaterstaat, maar kent ook 'Vrienden van het Portaal', bedrijven die financieel participeren. 'Voor die bedrijven doen we graag iets extra's', zegt Judith. 'Ze krijgen natuurlijk een vermelding hier in het gebouw, maar we kunnen ook een tijdelijke expositie aan het bedrijf wijden. Verder krijgen ze natuurlijk een aantal vrijkaarten. En we organiseren regelmatig een business-to-business evenement.' Het Portaal van Vlaanderen is in juli en augustus dagelijks geopend, daarbuiten van woensdag tot en met zondag alleen 's middags. Voor € 13,50 (kinderen € 9,50) brengt u een bezoek aan het informatiecentrum (op eigen gelegenheid) en krijgt u een rondleiding met een gids over het sluisencomplex inclusief een bezoek aan brugkelder en de uitkijktoren. Tenslotte maakt u nog een vaartocht over het kanaal van Gent naar Terneuzen. Duur circa 3,5 uur. Meer informatie op [www.portaalvanvlaanderen.nl](http://www.portaalvanvlaanderen.nl).

## Brede schepen welkom in Westsluis Terneuzen

40 meter breed is de sluis van Terneuzen. Doordat de sluis aan weerszijden is uitgerust met een drijfraam van een meter breed blijft er een effectieve ruimte over van 38 meter. Dat geeft een duidelijke grens aan de breedte van de schepen die de sluis passeren: breder dan 38 meter kan echt niet. Maar hoe breed kan een schip wel zijn? In november 2008 passeerde de Alam Permai, een schip van 37 meter breed, als eerste van de “brede schepen” de sluis van Terneuzen. Bij wijze van proef. Er volgde nog een aantal proefvaarten. Allen intensief met onderzoek begeleid. Dr. lic. kapt. Hank Prins fungeerde namens Rijkswaterstaat Zeeland als opdrachtgever. De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) nam eerder deze maand een besluit over de op- en afvaart: brede schepen mogen, mits aan een aantal voorwaarden wordt voldaan. We schetsen hier de weg naar dat besluit.



Hank begint zijn uitleg met te vertellen wat brede schepen eigenlijk zijn. Hank: ‘De omvang van een schip is afhankelijk van de handel waar hij voor ingezet wordt. Bovendien bepaalt ook het vaartraject de maximale lengte, breedte en diepgang. De sluis in Terneuzen is 38 meter breed. ‘De vraag was tot welke breedte een schip veilig kan passeren’, legt Hank uit. ‘Schepen worden immers steeds groter. Het eerste verzoek kwam van de Alam Permai, een schip dat ijzererts naar voornamelijk Gent vervoert.’ Dit relatief nieuwe schip heeft een breedte van 36,92 meter.

### • Gecalculeerd risico

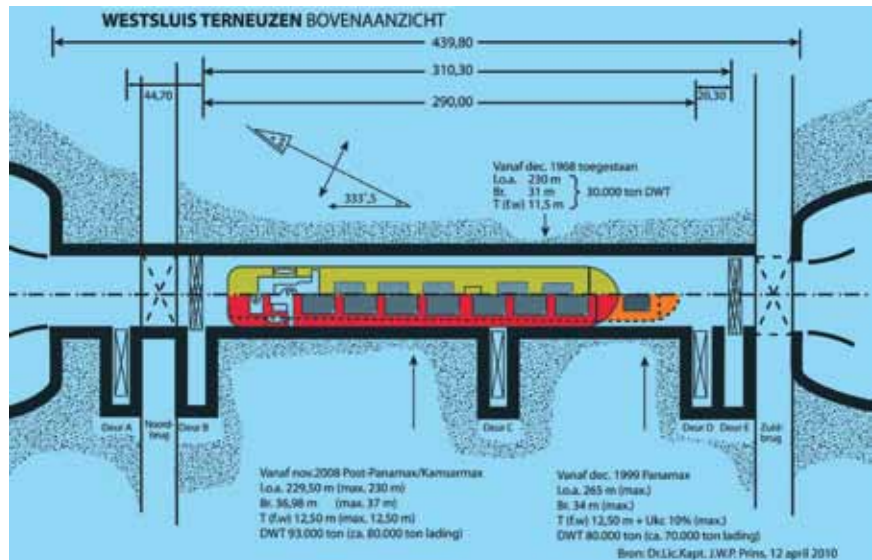
‘Als leek zou je zeggen dat een schip van 37 meter in een sluis van 38 meter moet passen’, gaat Hank verder. ‘Maar er is meer aan de hand. Het schip neemt veel meer ruimte in de sluis in beslag. Het bij de invaart in de sluis vóór het schip opgestuwde water kan minder makkelijk weg. Schutten duurt daardoor langer. Bovendien oefent het water forse druk uit op de wanden en deuren van de sluis. Dat kan tot gevaarlijke situaties leiden.’ Rijkswaterstaat zei dus niet zomaar ja op het verzoek van de Alam Permai. Met zeker dertig partijen werd uitgebreid gesproken. Uiteindelijk werd besloten tot een proef. ‘We namen een gecalculeerd risico’, aldus Hank. ‘We filmde onder andere de deuren tijdens het schutten. Ze bewogen wel wat, maar dat viel binnen de tolerantie.’

De Aris T manoeuvreert in de sluis van Terneuzen.

### Voorwaarden voor brede schepen

Tot de Permanente Commissie de definitieve regeling heeft vastgesteld, geldt voor schepen met een breedte tussen 34 en 37 meter een tijdelijke ontheffingsregeling (Gezamenlijke Bekendmaking aan de Scheepvaart 03-2009). In deze regeling zijn de voorwaarden geformuleerd waaronder een breed schip de Westsluis mag passeren. De regeling geldt voor schepen met een maximale lengte van 230 meter en een breedte van 34-37 meter en met een diepgang van maximaal 12,5 meter en een kielspeling van tenminste één meter. Zo moet de diepgang van een schip door een gecertificeerd bedrijf worden gemeten, moeten twee loodsers worden ingezet evenals een roerganger. Een leeg schip moet voorzien worden van ballast. Ook zijn er voorwaarden gesteld aan het zicht (minstens 1000 meter) en de windkracht (5 of 6 Beaufort afhankelijk van de belading van het schip). De inzet van sleepboten is eveneens gedetailleerd voorgeschreven.

Op deze tekening is aangegeven welke ruimte een 'normaal' schip in de sluis inneemt in vergelijking met een 'breed' schip. Belangrijk daarbij is de blokfactor, de verhouding schip-sluis. Een normaal schip heeft een blokfactor van 66% tegenover 86% van een breed schip.



• Veiligheid voorop

Marin, het maritieme onderzoeksinstituut, deed tijdens de eerste proefvaart (en ook bij de overige proefvaarten) allerlei metingen. Rijkswaterstaat formuleerde diverse voorwaarden, onder andere over het aantal loods en het aantal sleepboten dat betrokken werd. Ook mocht alleen bij daglicht gevaren worden, zonder zichtbeperking. 'Veiligheid voor alles!', zegt Hank. 'De opvaart richting Gent ging goed, de afvaart was nog even spannend. Een leeg schip is immers veel windgevoeliger. Daarom werd gebruik gemaakt van ballast (ongeveer 30.000 ton). Het verloop van de proef en de resultaten van alle metingen gaven ons voldoende vertrouwen voor een tweede proefvaart.'

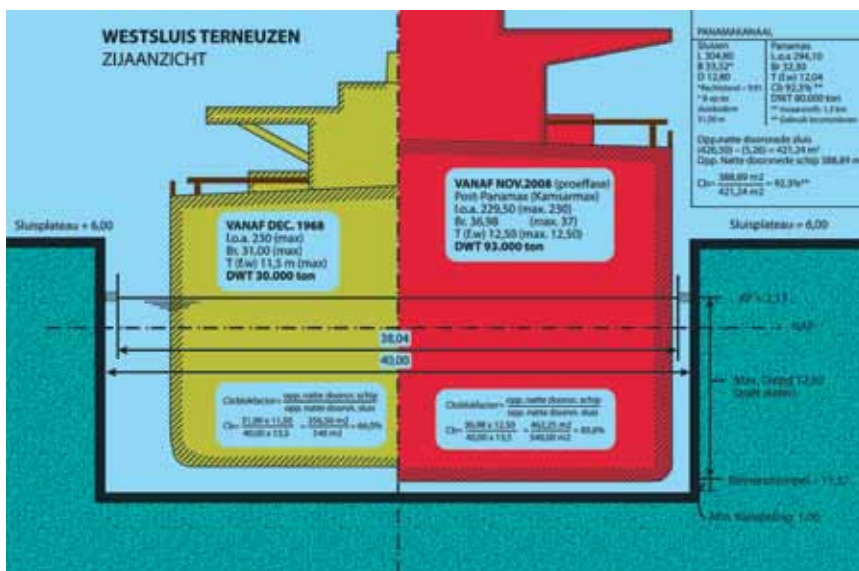
• Crisis

In januari 2009 passeerde de Aris T de Westsluis van Terneuzen. Ook een relatief nieuw schip, uit 2006, nog groter dan de Alam Permai en bijna vijf centimeter breder (36,97 meter). Ook deze proef verliep uitstekend. Een derde proef liet door

de economische crisis ruim een jaar op zich wachten. Pas op 5 maart 2010 voer de Eptalofos, geladen met ijzererts, de Westsluis in. Het schip is 36,98 meter breed! Voorafgaand aan de passage zorgden de drijvende kranen in de Put van Terneuzen ervoor dat de Eptalofos 17000 ton van de lading oversloeg in duwbakken om de vereiste diepgang van 12,5 meter te bereiken. Een kleine week later legde het brede schip de vaarweg in omgekeerde richting, afvarend, zonder problemen af.

• Proef geslaagd

Volgens Hank zijn de breedteproeven in de Westsluis een succes gebleken. Voor Rijkswaterstaat is het een belangrijk project, Nederland loopt daarmee internationaal gezien voorop. 'We hebben de proeven uiterst nauwkeurig gevolgd en het gaat goed. Daarom hebben we de proefperiode met een jaar verlengd, tot maart 2011. Daarna verwachten we een definitieve regeling. Tot die tijd kunnen schepen tot 37 meter onder speciale voorwaarden geschut worden in de Westsluis.'



Bovenaanzicht van de sluisvulling van drie verschillende schepen.

**Chris van Vuuren**, medewerker instandhouding bij Waterdistrict Westerschelde, was verantwoordelijk voor het begeleiden van het filmen en het plaatsen van meetapparatuur in de sluis. Chris: 'We keken bijvoorbeeld naar de stroomsnelheid van het water bij in- en uitvaren van het schip. We konden die snelheid vergelijken met die van een gewoon Panamaschip. We vonden niets afwijkends. De stroomsnelheden waren zelfs lager dan verwacht. Ook bij een driedimensionale meting vonden we geen afwijkende waarden. Videoapparatuur registreerde de bewegingen van de deuren. Ook daar troffen we niets bijzonders aan. Van tevoren gaven berekeningen aan dat de sluis niet bestand zou zijn tegen de druk, maar daar bleek in de praktijk niets van waar. Het was wel imposant. Zo op het oog lijkt het of zo'n groot schip nooit in de sluis zou passen. Je houdt aan beide zijden maar een halve meter over!'



De Eptalofos in de sluis.

**Dirk Vernaeve**, havenkapitein commandant Havenbedrijf Gent, nam deel aan de begeleidingsgroep van de proef met de brede schepen. Dirk: 'We hebben de lokale bedrijven aangesproken om te kijken wie belangstelling had voor deze proef. Arcelor Mittal reageerde. Het belang van de Haven van Gent is groot; elke extra centimeter breedte betekent een hogere tonnage. Een paar jaar geleden lag ons maximum op 75.000 à 80.000 ton, nu is dat al opgetrokken naar 92.000 à 95.000 ton. Dat verbetert wel iets aan onze concurrentiepositie. Maar de eerlijkheid gebiedt te zeggen dat we het meeste hebben aan een nieuwe zeesluis. Dan kunnen we bijvoorbeeld niet alleen de grotere erts- en kolenschepen ontvangen, maar ook de small capesize graanschepen en tankers. Ik ben positief gestemd over een nieuwe sluis. De Nederlanders hebben zeker begrip voor onze situatie. Alleen de financiering is nog een probleem.'

**Ronald de Kok**, kanaalloods van het Nederlandse Loodswezen, was van meet af aan positief gestemd over de toelating van brede schepen in de Westsluis. Ronald: 'Ik was er van overtuigd dat het gewoon moest kunnen. Ik vind het ook belangrijk voor de ontwikkeling van de haven van Gent. En uiteindelijk vaart de hele regio er economisch wel bij.' Ronald was lid van de begeleidingsgroep en was als eerste of tweede loods aan boord bij twee afvaarten en een opvaart tijdens de proefperiode. 'Over het vereiste aantal loodsen aan boord hebben we veel gesproken', vertelt Ronald. 'Tijdens de aanloop naar de sluis is één loods verantwoordelijk voor het navigeren, de andere verzorgt de Schelde Navigator Marginale Schepen (een systeem om de exacte positie van het schip te bepalen) aan boord. In de sluis zelf staat er één aan stuurboord en één aan bakboord. Het 'echte' werk doe je uiteindelijk met je ogen!'



Hank Prins klimt aan boord.

**Alain Pels**, nautisch diensthoofd loodsstation van Gent, reageert ook enthousiast als hem gevraagd wordt naar zijn ervaringen. Alain: 'De Vlaamse loodsen waren van meet af aan positief over het toelaten van brede schepen. We zijn intensief betrokken geweest bij de voorbereidingen, ook bij de simulatieproeven in het laboratorium. In de praktijk bleken de brede schepen veel handelbaarder te zijn dan tijdens de labproef. Indrukwekkend!' Volgens Alain is de optimalisatie van de sluis nu wel bereikt. 'We werken toe naar de volgende stap, het vernieuwen van de zeesluis', stelt Alain. 'In Panama openen in 2014 twee nieuwe sluiscomplexen die schepen tot 49 meter breed aan kunnen. Overal ter wereld zie je schaalvergroting, we kunnen hier niet achterblijven zonder onze positie te verliezen.'

### Toonaangevende rol voor Rijkswaterstaat

Bij monde van het Havenbedrijf Gent kwam de vraag van Arcelor Mittal om eens serieus te gaan kijken naar de mogelijkheden. Rijkswaterstaat speelde een leidende rol in het initiëren en de begeleiden van de proef en de meetreizen door MARIN met de brede schepen. Aan de proef- en meetreizen ging een gedegen studie, inclusief simulaties, door het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout vooraf. Rijkswaterstaat gaf hier opdracht toe na toestemming van de PC. 'Dit is nog nergens ter wereld met dezelfde nauwkeurigheid en onder vergelijkbare omstandigheden vertoond', zegt Hank. 'We hebben het aangedurfd en alle mogelijke partijen erbij betrokken. Veiligheid stond en staat voorop. Maar we hebben ook oog voor onze "klanten" en zijn ze graag ter wille. Deze proef en het positieve resultaat bewijst dat we met verstand van zaken niet alleen het scheepvaartverkeer begeleiden, maar ook meedenken over de toekomst.'



## Aanvullingen en aanpassingen voor Westerschelde en Kanaal

Twee reglementen regelen het scheepvaartverkeer op de Westerschelde en het Kanaal van Gent naar Terneuzen, allebei traden ze begin 1992 in werking. Eind 2004 startte Rijkswaterstaat Zeeland met het onderhoud van de reglementen. Het zou nog zes jaar duren voor de eerste wijzigingen doorgevoerd werden, maar nu is dat bijna zover. Gerius van Woudenberg, jurist bij Rijkswaterstaat Zeeland, licht toe.

‘Even voor alle duidelijkheid’, begint Gerius zijn verhaal, ‘de reglementen gelden alleen op Nederlands grondgebied, al hebben ze wel een equivalent op Belgisch grondgebied.’ Rijkswaterstaat begon eind 2004 met een inventarisatie van punten die aangepast zouden kunnen worden. ‘Ook het Korps landelijke politiediensten (KLPD) en de Koninklijke schippersvereniging Schuttevaer brachten punten in’, vertelt Gerius. ‘We waren dus niet de enige die wijzigingen wilden.’ Dat het zo lang geduurd heeft, wijt Gerius aan de procedure die gevolgd moet worden. ‘Als wij het allemaal op een rijtje hebben, beschreven en toegelicht, wordt het in Den Haag bekeken voor uiteindelijk de definitieve teksten in het Nederlandse Staatsblad worden gepubliceerd.’

### • Beperkt zicht

Een nieuwe belangrijke bepaling, die in beide reglementen terug te vinden is, gaat over het niet mogen varen bij beperkt zicht zonder gebruik te maken van radar. Gerius: ‘Bij bijvoorbeeld mist, sneeuw, rook, damp of zware regenbuien moeten schepen zonder radar direct een geschikte ankerplaats opzoeken. Bij beperkt zicht wordt er zonder radar niet gevaren!’ Op verzoek van het KLPD is een bepaling opgenomen over belading van schepen. ‘Het gebeurt wel dat zand- en grindschepen over beladen zijn, terwijl ook de stabiliteit nogal eens in het geding is. De mate van belading en de stabiliteit van een schip zijn uiteraard belangrijk met het oog op de veiligheid. Met deze nieuwe bepaling heeft het KLPD een wettelijke basis om handhavend op te treden.’

### • Verboden toegang

Dat handhaven is trouwens een belangrijk punt. ‘We moeten bij alle voorgestelde wijzigingen aangeven hoe in de handhaving is voorzien’, stelt Gerius. ‘Kun je dat niet goed onderbouwen, dan gaat de wijziging niet door.’ In het reglement voor de Westerschelde wordt nu opgenomen dat watersport in de vaargeul, de route van de veerpont en in de buurt van havens en ankerplaatsen verboden is. ‘Kitesurfen, waterskiën,



surfen, duiken, zwemmen, het mag op die locaties allemaal niet meer’, zegt Gerius.’ In het Kanaal zijn de genoemde watersporten overigens overal verboden.’

### • Digitale documenten

In het huidige reglement staat dat schippers het scheepvaartreglement en een zeekaart aan boord moeten hebben. Op verzoek van Schuttevaer is nu opgenomen dat deze documenten ook digitaal te raadplegen mogen zijn. Gerius: ‘Een schipper moet dan wel zijn computer aan hebben staan en slechts een muisklik van de documenten verwijderd zijn, anders telt het niet.’ Op het Kanaal van Gent naar Terneuzen is het aan boord aanwezig hebben van een zeekaart trouwens niet verplicht.

### • Afmetingen en diepgang

‘Er zijn ook artikelen geschrapt’, meldt Gerius. ‘Bepaalde seinen en lichten hoeven niet meer gevoerd te worden bij het varen naar zee via het Oostgat of bij het kompasstellen in het redegebied van Vlissingen. Die functie is intussen overgenomen door moderne communicatie- en navigatieapparatuur.’ Een ander belangrijk punt betreft de toelating op het Kanaal: afmetingen en diepgang in de Westsluis zijn beide aangepast. ‘Een schip van 265 meter kwam al voor, maar nu is het ook formeel geregeld. De diepgang is vastgesteld op 12,5 meter voor opvarend en 12,3 meter voor afvarend verkeer. En in de Oostsluis geldt een wettelijke maximale diepgang van 4,3 meter. Zodra de wijzigingen in het Nederlandse Staatsblad zijn gepubliceerd, zijn ze te raadplegen via de website [www.overheid.nl](http://www.overheid.nl)’, besluit Gerius.

## Maatregelen voor veilig gebruik van de nevengeulen Westerschelde

Zeevaart en binnenvaart/recreatievaart kunnen elkaar op de Westerschelde behoorlijk in de weg zitten. Zo erg zelfs dat gezamenlijk gebruik van dezelfde vaargeul tot onveilige situaties leidt. Daarom wordt gezocht naar mogelijkheden om beide soorten vaart op een veilige manier van elkaar te scheiden. Voor een deel maken ze al gescheiden gebruik van de Westerschelde. Maar het kan nog beter. Een studie naar de mogelijkheden van preventieve nautische maatregelen is afgerond en van aanbevelingen voorzien. Martin Mesuere, Nautisch Dienstchef bij Maritieme Dienstverlening en Kust en Henk Ringelberg, calamiteitenfunctionaris bij Rijkswaterstaat Zeeland, begeleiden het onderzoek.



De onderverdeling van het gebied in zes trajecten.

‘Parallel aan de brede stukken van de hoofdvaargeul liggen zogenaamde fietspaden, speciaal bestemd voor recreatievaart en binnenvaart’, begint Henk zijn verhaal. ‘De kleine vaart maakt ook wel gebruik van nevenvaargeulen. Of je er gebruik van maakt, is natuurlijk wel afhankelijk van je diepgang en het soort vaartuig.’ Alle gebruikers van de Westerschelde zijn blij met de fietspaden, al zien ze wel een paar problemen die het gebruik ervan beperken. Zo vormen ze bijvoorbeeld in veel gevallen geen echt alternatief voor hinderlijke golfbewegingen. Los hiervan zijn ook niet alle nevenvaargeulen gemarkeerd. Ook hebben niet alle schippers actuele gegevens paraat over de diepte van de vaargeul. ‘Er zijn behoorlijk wat schippers niet bekend met de mogelijkheden. Of ze durven het risico niet te nemen om een ongekend vaarwater te bevaren’, beaamt Martin. ‘We hebben allemaal belang bij een veilige, betrouwbare route.’

### • Zes trajecten

De uitgevoerde studie geeft inzicht in te nemen maatregelen om de gesignaleerde problemen te verkleinen. De onderzoekers verdeelden het gebied in zes trajecten en zochten voor ieder traject een alternatieve route voor de hoofdvaargeul. Voor ieder traject bekeken ze bovendien welke maatregelen genomen kunnen worden. Er werden daarbij drie inrichtings-

niveaus onderscheiden: ten eerste het promoten van het gebruik van de route, ten tweede het markeren van de vaarroute en verstrekken van actuele diepte-informatie en tenslotte het verdiepen van de nevengeul tot een bepaalde diepte. ‘De Westerschelde is een grillige rivier’, vult Henk aan. ‘Daarom is actuele informatie over bijvoorbeeld de diepte zo belangrijk. Wij vinden het onze verantwoordelijkheid dat de schippers over betrouwbare informatie kunnen beschikken.’

### • Implementatie

De Schaar van de Noord, de zuidelijke inloop van het Middelgat en de Schaar van Valkenisse zijn kansrijke alternatieven omdat gebruik daarvan de hoofdvaargeul flink ontlast en aldus een positief effect heeft op de veiligheid. Aanpassen van de drempels op deze routes is vanuit dat oogpunt gezien mogelijk een goede investering. Nader onderzoek moet uitwijzen of verdieping van de drempels geen nadelige morfologische effecten heeft. Martin: ‘De resultaten van de studie zijn in de Schelde Directeuren Vergadering kort gepresenteerd. Implementatie van de voorstellen en het uitvoeren van de aanvullende onderzoeken kunnen pas plaatsvinden nadat de PC er zijn goedkeuring aan heeft verleend. Verder is er afgesproken dat de doelgroepen die betrokken waren bij de gehouden workshops tijdens het vervoltraject opnieuw actief zullen participeren.’

### Alternatieve routes

Voor de zes trajecten komen de volgende alternatieve routes als beste naar voren (zie de kaart):

- traject Saeftinge: via de Schaar van de Noord
- traject Hansweert-Saeftinge: via de Schaar van Waarde en de Schaar van Valkenisse
- traject Terneuzen-Hansweert: langs het Middelgat via de zuidelijke inloop
- traject Honte-Hansweert: langs Middelgat via Everingen
- traject Sloehaven-Terneuzen: via Everingen
- traject Zee/Vlissingen Buitenhaven-Terneuzen: via de Schaar van Spijkerplaat.

Actief onder de aandacht brengen van de routes en een duidelijke markering en frequente peilingen zijn volgens de onderzoekers én gebruikers van de vaarwegen van groot belang voor het gebruik van de alternatieve routes. Of en waar ook drempels geslecht moeten worden, ligt ingewikkelder.

## Schepen vlotter naar havens

Wachttijden van schepen terugdringen en de nautische veiligheid vergroten. Oftewel zorgen voor een optimale samenwerking van het nautische beheer en de betrokken havens. Dat is ketenbenadering. En daar willen alle partijen zich voor inzetten. Daarom zijn er verschillende overeenkomsten gesloten en werkafspraken gemaakt.

Volgens het verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) treedt de Permanente Commissie (PC) in het kader van de ketenbenadering in overleg met de havenautoriteiten en sluit zij daarmee overeenkomsten. Op basis daarvan maakt de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) werkafspraken met de havenkapiteinsdiensten en de havenmeesters en met de nautische dienstverleners. Door deze afspraken kan de ketenbenadering worden ontwikkeld en in praktijk gebracht. De afspraken borgen samenwerking, afstemming en communicatie tussen de haven- en vaarwegbeheerders, loodsen, sleepdiensten en het bedrijfsleven.

### • Overeenkomst Antwerpen

In maart 2010 is de overeenkomst ondertekend tussen de PC en het havenbedrijf Antwerpen. Belangrijk punt bij deze overeenkomst is dat de door de havenautoriteiten opgestelde verkeersplanning het uitgangspunt is. GNA toetst deze aan de randvoorwaarden. In geval van conflicten met de prioritering van de scheepvaart naar of van de havens of als de opgestelde verkeersplanning niet te verenigen is met een veilige en vlotte afwikkeling van de scheepvaart, beslist de GNA op basis van een havenneutrale benadering. Op dit moment zijn de GNA en de havenkapiteinsdienst Antwerpen bezig om de onderlinge werkafspraken verder uit te werken.

### • Werkafspraken Gent en Terneuzen

Wat het kanaal Gent-Terneuzen betreft hebben Rijkswaterstaat, het Havenbedrijf Gent, Zeeland Seaports en de nautische partners bij de havens van het Kanaal Gent-Terneuzen consensus bereikt over werkafspraken over een vergaande

ketenplanning van het loodskruisstation op zee tot aan de kade in de haven. Op 11 mei 2010 zijn de afspraken voor een betrouwbaardere planning bij de sluisen van Terneuzen en de nautische dienstverleners ondertekend door alle partijen. Door deze planning is van te voren bekend wanneer welk schip geschut kan worden bij Terneuzen. Alle bijbehorende activiteiten kunnen hierop worden afgestemd. Ook zijn afspraken gemaakt over welke schepen prioriteit krijgen bij bijvoorbeeld gelijktijdig vertrek of aankomst uit en in een haven.'

### • Planning noodzakelijk

In de afspraken staat dat 24 uur voor aankomst van een schip gestart wordt met het maken van de planning op basis van vraag en aanbod en prioriteit. Twaalf uur voor aankomst gaan ook alle nautisch betrokken partners, zoals loodsen en de sleepdiensten, controleren of de planning haalbaar is. Zo kunnen betrouwbare afspraken worden gemaakt met bijvoorbeeld de stuwadoors en ploegen besteld worden om te lossen en te laden. Zes uur voor aankomst wordt de planning definitief. Vanaf dat moment zijn verschuivingen alleen nog mogelijk als het geen gevolgen heeft voor de andere schepen in de planning.

### • Afstemming onderling

De zogeheten ketenplanning van een schip is transparant voor de betrokken havens, de betrokken nautische dienstverleners en de bedrijven. Iedere partij gaat zijn informatie uitwisselen via het zogeheten Central Broker System. Over een jaar worden alle werkafspraken geëvalueerd.



# Tijpoorten tot 14,8 meter op website

Grote diepstekende containerschepen kunnen niet altijd het Scheldegebied bevaren. Zij zijn afhankelijk van de zogenaamde tijpoorten, perioden waarbinnen zij gezien hun diepgang en het tij hun route veilig kunnen varen. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit berekent deze tijpoorten en geeft schepen toelating om op of af te varen. De tijpoorten staan, voor de verschillende diepgangen, vermeld op de website [www.vts-scheldt.net](http://www.vts-scheldt.net). 'Reders kunnen aan de hand hiervan hun schepen inplannen', vertelt Martin Mesuere, Nautisch Dienstchef bij Maritieme Dienstverlening en Kust. 'Voorheen moesten reders onstelkenmale bellen om de tijgegevens op te vragen. Dit is natuurlijk veel makkelijker.' De gegevens zijn sinds

kort uitgebreid tot een diepgang van 14,8 meter. 'Dit is het gevolg van de nieuwe op- en afvaartregels die de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart heeft vastgesteld', licht Martin de uitbreiding toe. 'De maximale diepgang voor de afvaart is op dit moment 14,8 meter, mits het betrokken schip een tijvenster van minimaal 60 minuten heeft.' Hoewel reders dus met de gegevens op de website hun reis kunnen plannen, blijft het noodzakelijk contact te zoeken met de GNA. 'Bij langdurige oostenwind of noordwestenwind staat er minder of meer water in de rivier. Dit heeft natuurlijk consequenties voor de tijpoort. Het GNA moet altijd toestemming geven met de exacte tijpoort op- of afvaart', besluit Martin.



## Colofon

### Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust  
Rijkswaterstaat Zeeland

### Oplage

4.900 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

### Fotografie

Rijkswaterstaat Zeeland  
Hank Prins  
Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust

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

Meer informatie over het gemeenschappelijk  
nautisch beheer van de Westerschelde vindt u  
op [www.vts-scheldt.net](http://www.vts-scheldt.net).

Overnemen van artikelen na toestemming van  
de eindredactie.