



Nautisch Nieuws Regio Schelde

nummer 4 • juni 2004



Inleiding – Voor u ligt het Nautisch Nieuws Regio Schelde. Dit blad staat vol informatie over Nautische Veiligheid Westerschelde en Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. In deze nieuwsbrief besteden we aandacht aan de voortgang van diverse projecten. Het project Wrakopruiming is er uitgelicht omdat dit per 1 juli 2004, na zes jaar intensief opruimen, wordt afgerond. De vorige keer vertelden wij u al dat Gemeenschappelijk Nautisch Beheer erg ingenomen is met het feit dat de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen steeds meer gestalte krijgt in het dagelijkse werk.

In deze nieuwsbrief een voorbeeld hiervan: de begeleiding van de mastodont Maersk. Nieuw is de personeelspagina; hier worden de nieuwkomers geïntroduceerd en wordt aandacht besteed aan werknemers die veel betekend hebben voor het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.



De radartoren Oostdyckbank

Sinds kort zijn er geen blinde vlekken meer op het radar-beeld voor de Vlaamse kust, want in maart 2004 is de Radar-toren Oostdyckbank, onderdeel van de Schelderadarketen, officieel in gebruik genomen.



Radartoren
Oostdyckbank

In deze nieuwsbrief

Inleiding	1
De radartoren Oostdyckbank	2
Vessel Traffic Management and Information Services	
Gemeenschappelijk Nautisch Beheer	3
Veiligheid voor de binnenscheepvaart	4
Gescheiden vaarwegen	
Project wrakopruiming bijna afgerond	5
Nieuwe navigator werkt	6
Straks kan de verkeersleider in de toekomst kijken	8
Boeien en bakens op de Schelde	9
Begeleiding van de Maersk Victor Cox blikt terug op ruim dertien jaar Beheer- en Exploitatieteam	10
Afscheid van Henk Blaauw Katrijn De Maere	11
Nieuwe gezichten	
Eén centraal loket voor scheeps-meldingen	12

Vessel Traffic Management and Information Services

Vessel Traffic Services (VTS), de dienstverlening voor de scheepvaart, wordt uitgebreid naar Vessel Traffic Management and Information Services, kortweg VTMISS. Het gaat om een meer uitgebreide informatieuitwisseling, waarbij er een verschuiving is van observatie naar management en regulatie.

Enerzijds zullen er bij VTMISS meer details over de schepen bekend zijn. Zo zal niet alleen bekend zijn of een schip een gevaarlijke lading aan boord heeft, maar zal ook duidelijk worden waar die lading zich precies bevindt in het schip.

Anderzijds zullen er meer partijen bij de uitwisseling van gegevens betrokken worden. Het contact met de loodsen verloopt al digitaal; met de havens staat de digitale informatie-uitwisseling in de steigers.

Het radareiland in zee volgt de scheepvaart binnen een straal van 40 kilometer van Oostende tot een stuk voorbij de Franse grens. De zichtbaarheid nabij de Belgisch-Franse grens is hiermee sterk verbeterd, waardoor de kans op een ongeval zoals met de Tricolor eind 2002, aanzienlijk verkleind is.

In 1978 sloten Nederland en België het Radarverdrag, waarmee zij zich verplichtten om een grensoverschrijdende en gemeenschappelijke radarketen te bouwen. Deze Schelderadarketen (SRK) bestaat met de ingebruikname van de radartoren Oostdyckbank nu uit vijf bemande centrales en 21 onbemande radarposten. SRK verleent Vessel Traffic Services op de Westerschelde en haar mondingen. De SRK is de ogen, oren en zelfs het geheugen van de scheepvaart op de toegangswegen van en naar de zeehavens in de Schelderegio. VTS-operatoren ontvangen informatie van de radartoren waarmee zij een schip op het radarscherm kunnen volgen. Daarnaast wordt informatie over schip en lading verwerkt in het IVS (informatieverwerkend systeem). Ook via de mobiele telefoon is er regelmatig telefonisch contact tussen wal en schip. Bij gevaarlijke situaties worden de scheepsbewegingen en gesprekken tussen wal en schip op video opgeslagen. ■

Veilig en vlot

Gemeenschappelijk Nautisch Beheer

De Scheldehavens zijn moeilijk toegankelijk door de beperkte diepte en breedte van de vaarwegen. Bovendien is de Westerschelde een lastig vaarwater: de loop van de rivier en de vorm van de bedding zorgen voor dwarsstromingen en grote stroomsnelheden. Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) draagt, rekening houdend met deze beperkingen, zorg voor een optimale benutting van de rivier door de scheepvaart. Nieuwe ontwikkelingen in de scheepvaart worden daarbij nauwlettend in het oog gehouden.

Op het eerste gezicht lijken de principes *veiligheid* en *vlotheid* misschien tegenstrijdig, maar in de praktijk blijken het zijdes van dezelfde medaille te zijn. Verkeersstromingen, schepen met vertraging of te veel voor anker liggende schepen vergroten namelijk de kans op een ongeval. Omgekeerd is onveilig vaargedrag weer een bedreiging voor een vlot verloop van de scheepvaart: een aanvaring kan tot grote verkeersopstoppingen in de vaarweg leiden. Het GNB zoekt dan ook naar een evenwicht tussen een veilig gebruik van de Schelde en een vlotte verkeersafwikkeling, en probeert daarbij

zowel de veiligheid als de vlotheid te handhaven en nog verder te verbeteren.

Bewaking van het Scheldegebied

Een van de maatregelen in het kader van het programma Nautische Veiligheid Westerschelde is het Nederlands-Vlaams monitoringssysteem, waarmee het gehele Scheldegebied bewaakt wordt. Ongevalsegevens worden steeds vergeleken met de gegevens uit het referentiejaar 2000, en waar nodig wordt het nautisch beleid bijgesteld. Een andere maatregel is het ontwikkelen van een systeem om vertragingen van de scheepvaart te registreren

Nautische Veiligheid Westerschelde

Nederlandse en Vlaamse overheden streven gezamenlijk naar een veilig scheepvaartverkeer op de Schelde en het terugdringen van risico's voor zowel de scheepvaart als voor omwonenden in de Schelderegio en de natuur in het Schelde-estuarium. Even belangrijk is het streven naar een vlot verkeer en het zo veel mogelijk voorkomen van wachttijden en vertragingen voor de scheepvaart vanuit het economisch belang van de Scheldehavens. In het kader van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer en onder sturing van de Permanente Commissie wordt daarom gewerkt aan het programma Nautische Veiligheid Westerschelde, een reeks maatregelen om de kans op aanvaringen te beperken en het efficiënte verloop van de scheepvaart te bevorderen.



en de oorzaken daarvan vast te stellen. In dat verband is er overleg tussen de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en de Scheldehavens om het verkeer vanaf de zee tot aan de havenkade optimaal te begeleiden.

Zicht op de stad
Antwerpen

Op basis van gegevens uit de meet- en registratiesystemen stuurt het GNB de reglementering, de verkeersbegeleiding, het toelatingsbeleid en de vaarwegmarkering waar nodig bij. ■

Voorlichting & discussie over Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) & Nautische Veiligheid (Wester)schelde (NVW)

Datum:

7 oktober

Tijd: 12.00 uur tot 18.00 uur

Locatie: Vlaanderen, nog nader te bepalen

Veiligheid voor de binnenscheepvaart

De afstudeeropdracht van Koen van Leeuwen naar de veiligheid van de binnenscheepvaart op de Schelde zit op dit moment in de afrondingsfase. Koen heeft bij zijn onderzoek ondersteuning gekregen van de werkgroep Binnenvaart. De eerste aanbevelingen en conclusies hebben vorm gekregen.

Strandingen vormen de grootste groep ongevallen op de Schelde, gevolgd door ongevallen veroorzaakt door hekgolven. Een klein deel van de ongevallen bestaat uit aanvaringen tussen de binnenvaartschepen onderling en aanvaringen tussen de binnenvaart en zeevaart. Opvallend is dat éénderde van de totale hoeveelheid ongevallen zich afspeelt in het aanloopegebied van een haven of sluis.

Mogelijke oplossingen

Koen draagt in zijn rapport een aantal oplossingen aan voor deze problematiek. De oplossingen zijn gezocht in verschil-

lende richtingen, te weten in de techniek (voor zowel het binnenvaartschip als voor Vessel Traffic Services), de wetgeving, het onderwijs en de hydro-meteo. Strandingen kunnen bijvoorbeeld groten-deels worden voorkomen door binnenschepen uit te rusten met Electronic Chart System (ECS) in directe combinatie met een Global Positioning System (GPS), of nog liever: met een Automatic Identification System (AIS). De voordelen van het AIS zijn overduidelijk en dit zal de communicatie tussen de verschillende scheepsoorten zeker bevorderen. De hekgolfproblematiek kan

aangepakt worden door de binnenvaart zoveel mogelijk van de zeevaart te scheiden op het traject Hansweert-Terneuzen.



Gescheiden vaarwegen

Interview met Jan de Vries van de Koninklijke Schuttevaer

Nadat de Algemeene Schippers Vereniging in februari 2004 een brief stuurde aan minister Peijs van Verkeer en Waterstaat om aandacht te vragen voor de veiligheid van binnenvaartschepen op de Westerschelde, is er in de media aardig wat te doen geweest over dit thema. Naar aanleiding van deze brief zijn zelfs kamervragen gesteld. Jan de Vries, regiovertegenwoordiger Zeeland van de Koninklijke Schuttevaer belicht een van de mogelijkheden om de veiligheid te vergroten: het scheiden van de vaarwegen voor de zee- en binnenvaart.

Drukte op de Schelde

De Schelde wordt zowel door de binnenvaart als de zeevaart druk bevaren: jaarlijks vinden er zo'n 120.000 scheepvaartbewegingen plaats. Vooral op het traject Hansweert-Terneuzen maken veel binnenvaartschepen gebruik van dezelfde hoofdvaarweg als de zeeschepen, en dat geeft nogal eens problemen. De snelheid van zeeschepen en de waterbeweging die daardoor ontstaat, zorgt voor golfslag die schade aan lading of schip kan veroorzaken, of zelfs tot ongelukken kan leiden. Omgekeerd komt het voor dat zeeschepen hinder ondervinden van binnenschepen die een onhandige positie op de vaarweg innemen.

De werkgroep Binnenvaart

In het kader van de veiligheid is een werkgroep Binnenvaart in het leven geroepen die vanuit verschillende invalshoeken en disciplines onderzoekt hoe de Schelde veiliger kan worden voor de binnenvaart. De werkgroep bestaat uit vertegenwoordigers van diverse autoriteiten, diensten en verenigingen op het gebied van scheepvaart.

Gescheiden scheepvaart als oplossing

Een van de oplossingen die de werkgroep voorstaat, is om de binnenvaart en de zeevaart te scheiden door naast de hoofdvaarweg enkele zijgeulen (de zogenaamde scharen) te gebruiken of bruikbaar te maken voor de binnenvaart. Door middel van baggeren kunnen de – meestal ondiepe – zijgeulen geschikt gemaakt worden voor de scheepvaart. Andere scharen zoals de Geul van Baarland worden al jaren gebruikt door de binnenvaart, die daarmee gescheiden blijft van de zeevaart in het hoofdvaarwater.

Het traject

De Schaar van Valkenisse, de Schaar van Waarde en de Schaar van de Noord zouden door middel van wegbaggeren van de drempels geschikt gemaakt kunnen worden als vaargeul voor de binnenvaart. De werkgroep is er echter niet zeker van of dat zo maar kan; het ingrijpen in loop van de rivier en de vorm van de rivierbedding kan namelijk nadelige gevolgen hebben. Het wegnemen van de natuurlijke drempels in de vaargeul, kan *plaat-*

vallen veroorzaken: het wegzakken van een zandplaat als gevolg van de hogere stroomsnelheid van het water. Bij het uitdiepen van de Franse Seine bijvoorbeeld is er schade ontstaan aan de rivier; dit vaarwater is nu zo goed als dichtgeslibd. Voordat een definitieve beslissing over het verdiepen van deze secundaire geulen genomen kan worden, moet eerst zorgvuldig morfologisch onderzoek worden verricht.

Baggeren alleen is niet voldoende

Met het verdiepen van de secundaire geulen alleen zijn de problemen echter nog niet opgelost. Voor het scheiden van de binnen- en zeevaart is namelijk regelgeving nodig. En daar zit niet iedereen op te wachten. Bovendien is het vaststellen van de regels een lastig verhaal: sommige zeeschepen zijn kleiner dan een gemiddeld binnenschip, maar er zijn ook binnenschepen die in afmetingen niet voor een zeeschip onderdoen – er is dan ook geen simpele set van regels om te bepalen of een schip al dan niet gebruik mag maken van de nevengeulen.

Opgeruimd is veilig

Project wrakopruijing bijna afgerond

Op 1 juli aanstaande komt er een eind aan het project Wrakopruijing Westerschelde. Projectleider Henk Ringelberg kijkt terug.

In 1995 is er een verdrag gesloten tussen Nederland en Vlaanderen waarbij onder andere de afspraak is gemaakt om de Westerschelde te verdiepen en zo de bereikbaarheid van de haven van Antwerpen te vergroten. Dat betekende dat eerst de "rommel" op de bodem moest worden opgeruimd. Rijkswaterstaat Zeeland is verantwoordelijk voor het beheer en onderhoud van de Westerschelde. En dus ook voor het opruimen van de wrakken die de veiligheid en doorstroming van het verkeer in gevaar brengen. Dit daadwerkelijke opruimen van de wrakken die binnen het tracé in de weg liggen, gebeurt op kosten van Vlaanderen. In 1996 is het project Wrakopruijing Westerschelde van start gegaan met het proefproject Fort Maisonneuve onder leiding van Piet van der Vlies. Na diens vertrek nam Henk Ringelberg deze taak op zich. De echte opruimingsactiviteiten zijn in 1998 begonnen.

Hoe is de veiligheid rond het opruimen geregeld?

"Om de externe veiligheid te bewaken is in 1996 een werkgroep 'externe veiligheid' opgericht onder leiding van de provincie Zeeland. Naast de Commissaris van de Koningin en Hoofdingenieur-Directeur van Rijkswaterstaat Zeeland zijn de burgemeesters en dijkgraven rond de Westerschelde hierin vertegenwoordigd. Het opruimen van wrakken kan ook invloed op derden hebben. Ik denk hierbij aan



Bodemscan van een wrak
(Bron: Rijkswaterstaat)

het wrak van de 'Maisonneuve'. Dit schip is vergaan in de Wielingen bij Cadzand. Het zat voor een deel vol met munitie. Tijdens de werkzaamheden kwamen we erachter dat er over het wrak een aanvliegroute voor Schiphol liep, waarmee rekening moest worden gehouden. Rijkswaterstaat Zeeland heeft uiteindelijk toestemming gekregen om het wrak met in achtneming van de nodige veiligheidsmaatregelen op te ruimen. Tegelijkertijd zijn er met het kabinet en de Commissaris van de Koningin afspraken gemaakt over de wijze van handelen bij gevaar. Dit heeft geresulteerd in het draaiboek 'Openbare Veiligheid Wrakopruijing Westerschelde'."

Is het opruimen van die wrakken schadelijk voor het milieu?

"Vroeger werd er bij de opruimingswerkzaamheden veel gebruik gemaakt van springstof. Daar hadden de omwonenden

soms last van. Het laatste wrak waarbij dit is gebeurd, is de 'Vice Roy' geweest. Nu wordt een wrak vaak in stukken getrokken en met inzet van groot materieel (bok met wrakkengrijper) opgeruimd. In de voorbereidingsfase van het finale bestek, het opruimen van 38 objecten, hebben we veel tijd en energie gestoken in het inschatten van die effecten. En met resultaat: er zijn nauwelijks negatieve effecten voor het milieu geweest."

Heeft de scheepvaart begrip voor de overlast die de wrakopruijing met zich meebrengt?

"Nautisch gezien hebben de wrakopruijingswerkzaamheden last veroorzaakt voor het scheepvaartverkeer, inclusief de nodige risico's die het opruimen met zich meebracht. Denk hierbij aan de bocht van Bath, die een soort 'flessenhals' vormt. Door eerdere scheepsongevallen is er hier een concentratie aan wrakken ontstaan. Bij de opruijing daarvan ligt het materieel van de berger tijdelijk in die 'flessenhals' en moet je het nodige doen om de veiligheid ter plaatse te waarborgen. Bij twee moeilijk passeerbare wrakken hebben we het opruimen eerst op schaal uitgeprobeerd bij het maritiem instituut Marin in Wageningen. Bovendien hebben we de uitvoeringsperiode zo kort mogelijk gehouden en vooral in daluren gewerkt."

Hoe kijk je terug op het project?

"De veiligheid op de Westerschelde is vergroot. De obstructies zijn volgens het Verdrag weggehaald. Ik ben ervan overtuigd dat de kans op ongevallen hierdoor is afgenomen, al is dat moeilijk te meten. Overigens: het project is binnenkort wel afgelopen, maar de ervaring die ermee is opgedaan, blijft nuttig. Die kan bijvoorbeeld door de aannemer gebruikt worden bij de verdere opruijing van de 'Tricolor', het wrak dat voor de Franse kust ligt. Zo wordt er aan 'kruisbestuiving' gedaan! En die ervaring kan ik ook gebruiken na 1 juli, bij de reguliere wrakopruijing. Want dat blijf ik doen, ook wanneer de wrakopruijingswerkzaamheden in het kader van het verdrag zijn afgelopen." ■



Overblijfselen wrakopruijing Vice Roy
(Bron: Rijkswaterstaat)

Nieuwe navigator werkt

In november 2003 werd de Schelde Navigator voor Marginale Schepen (SNMS) operationeel. De stand van zaken.

Schepen worden steeds omvangrijker qua lengte, breedte en diepgang. De verwachting is dat deze schaalvergroting in de toekomst zal doorzetten. Een zogenaamd marginaal schip kan langer dan 300 meter zijn. De stopweg van zo'n schip is 2 tot 3 kilometer. Een bocht van 50 graden, die bij het aanlopen van de Sloehaven nodig is, moet dan ook al een halve kilometer van tevoren ingezet worden. Verder moet er rekening worden gehouden met de diepgang van het schip. Een schip kan maar met een maximale diepgang van 16½ tot 17 meter de Sloehaven aandoen. De doorgang is, in verband met de beschikbare waterdiepte, hier ook maar 100 meter breed. Duidelijk is dus dat het aanmeren van zo'n schip geen eenvoudige klus is. Het is de taak van de loods om ervoor te zorgen dat het schip komt waar het moet zijn. Hij maakt daarbij gebruik van de beschikbare technieken. Deze technieken verbeteren snel. Een belangrijke ontwikkeling is de Schelde Navigator voor Marginale Sche-

pen (SNMS), waarvan het Loodswezen regio Scheldemonden vorig jaar twee sets heeft aangeschaft. Met de Vlaamse collega's is overleg gaande om het systeem ook voor scheepvaart naar Antwerpen te gebruiken. Deze navigator werkt met een laptop en twee GPS/RTK-ontvangers. GPS is een positiebepalingssysteem. RTK staat voor Real Time Kinematic en betekent niets anders dan dat er correcties van een walstation (in de Sloehaven) ontvangen worden. Zo ontstaat er een tot op de centimeter nauwkeurige positie.

De grenzen worden zichtbaar

De twee sets zijn in november 2003 operationeel geworden. De loodsen die zich gespecialiseerd hebben in het varen met marginale schepen hebben een opleiding in Wageningen gevolgd op de simulator, die vrijwel alle situaties kan nabootsen. Aanvullend hebben zij dit jaar de gebruikerstraining SNMS gevolgd. De loodsen zijn enthousiast en erkennen de toegevoegde waarde van SNMS. Meten is immers weten!

De procedure voor het beloodsen van marginale schepen

Marginale schepen die nog net in de Schelde kunnen varen, worden van te voren aangekondigd via de fax. Hiervoor gelden bij het beloodsen allerlei interne procedures. Er zijn nog maar twee sets met SNMS in gebruik. Deze worden uitsluitend voor marginale schepen gebruikt. Door de elektronische kaart heeft de loods de diepte van de vaarweg (lodingdata) bij de hand. Relevante gegevens van het schip en bijzondere omstandigheden zoals waterstand worden in de software aangebracht. Uiteindelijk wordt er een koers bepaald die voor het schip ideaal is om zijn doel te bereiken.

Alleen al het feit dat de elektronische kaart up to date is, is een groot voordeel. Hiermee kun je dieptelijnen genereren. Verder heeft de loods alle relevante manoeuvreerdata bij de hand, zoals hea-

ding, rate of turn, snelheid over de grond en koers over de grond. Dit alles is zeer gedetailleerd te zien op één scherm. Ook bij calamiteiten is SNMS van grote waarde. Stel dat de vaarweg is geblokkeerd. Waar moet je dan met het schip naar toe? Loodsen hebben geleerd gecontroleerd met een schip in de vaargeul te manoeuvreren. SNMS maakt het mogelijk de grenzen te zien tot waar je met je schip kunt komen.

Toegenomen veiligheid

Dankzij SNMS is de veiligheid toegenomen, maar in procenten is dat moeilijk weer te geven. SNMS bevordert de veiligheid omdat je kunt varen aan de grenzen

van wat nautisch mogelijk is met marginale schepen. Wat met het blote oog niet meer is waar te nemen, maakt dit systeem zichtbaar. Dat komt de veiligheid van het eigen schip en de kunstwerken ten goede. SNMS is een geavanceerd systeem. We lopen hier in de Schelderegio op dat punt zelfs voor op Amerika, waar men werkt met gegarandeerde dieptes. Maar hier veranderen de gegevens snel; de omgeving is dynamisch. Dat heeft te maken met de samenstelling van de ondergrond in onze gebieden, zoals zand.

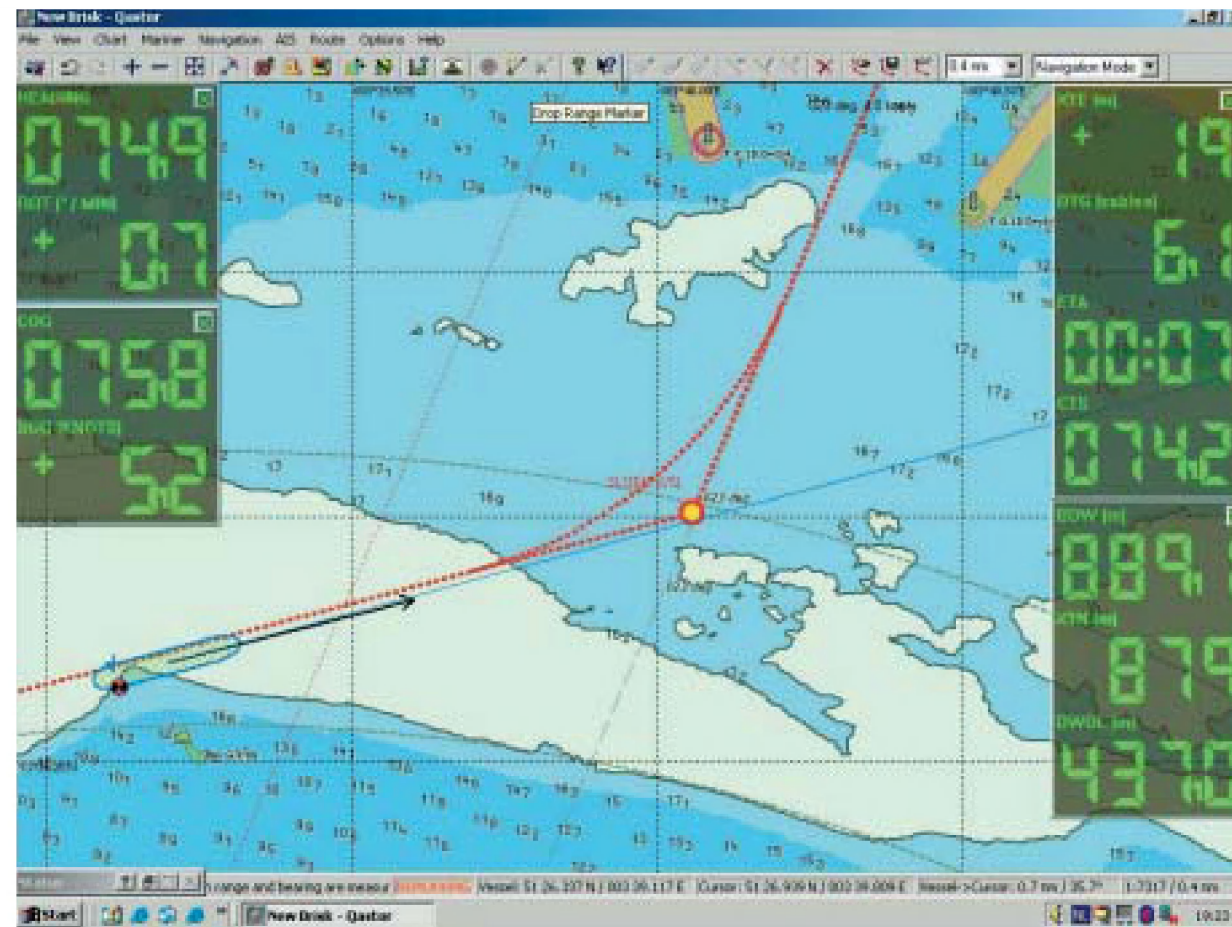
GPS wordt door iedereen gebruikt. RTK gebruiken wij hier alleen. Dat maakt het systeem wel kostbaar. ■

Kan de kapitein het nu zelf?

Nee, SNMS maakt de loods niet overbodig. In de scheepvaart zijn de systemen niet gestandaardiseerd. Bij de luchtvaart is dit wel zo. Waar een vliegtuig ook landt, het maakt gebruik van dezelfde systemen.

In de scheepvaart zijn weinig standaards en elke haven is anders. Het SNMS-systeem geeft via de laptop alleen informatie, maar iemand moet die informatie wel kunnen vertalen naar de plaatselijke omstandigheden.

Laptop met SNMS
(Bron: Rein Midavaine)



Via SNMS is de aanloop in de Sloehaven te zien van een schip met een diepgang van 163 dm en met een veiligheidsdiepte van 173 dm zonder getijcorrectie
(Bron: Rein Midavaine)

Nieuwste ontwikkelingen

- Dit jaar nog wordt Hymedis, waarin de actuele gegevens over weer en waterstanden zitten, gekoppeld aan Qastor, de software van SNMS. Hierdoor kunnen de loodsen de noodzakelijke informatie over de waterstanden direct downloaden op hun laptop. Dit geeft als resultaat een nauwkeurigheid van minder dan een centimeter;
- De elektronisch kaart is gereed tot voorbij Terneuzen. Eind van dit jaar

- wordt verwacht dat hij gereed is tot Antwerpen;
- De plaatsing van een walstation te Zeebrugge en Terneuzen loopt. Hiervoor worden de sets uitgebreid. Vervolgens gaat de opleiding van de kanaalloodsen van start;
- Van de laptop met de twee GPS/RTK-ontvangers komt dit jaar nog een lichtere versie uit. Nu weegt deze nog zo'n 11 kg;
- Bij de dit jaar voorziene MK2 versie wordt een andere techniek gebruikt

- zodat het systeem ook op zee, buiten bereik van het RTK-station, aan de specificaties voldoet;
- Verder denkt men nog aan een 'light' elektronische kaart. Deze kan gebruikt worden voor schepen die minder nauwkeurige gegevens zoals heading en rate of turn nodig hebben. Ook dit bevordert de veiligheid van de scheepvaart weer. Door koppeling aan de scheeps-AIS komt alle informatie, zoals de naam van schepen, koers en de eigen data op het scherm.

Straks kan de verkeersleider in de toekomst kijken

Binnenkort kunnen verkeersleiders voor het eerst gebruik maken van de WesterscheldePlanner (WESP).

Wat houdt dit nieuwe systeem in? En wat zijn de voordelen? De stand van zaken.



Elkaar passerende schepen
(Foto: Frank Bollebakker)

Belangrijk onderdeel van het programma Nautische Veiligheid is WESP, bedoeld om de kans op scheepsongevallen op de Westerschelde en Schelde te verkleinen. Met dit nieuwe instrument kunnen verkeersleiders zeer nauwkeurige vaarplannen opstellen. Door een vaarplan kun je zien wanneer een schip met zijn diepgang en bij de gegeven waterstand nog over een bepaalde drempel in de vaarweg kan komen. WESP maakt het mogelijk snel en eenvoudig berekeningen te maken voor deze vaarplannen. Met de eerste release van WESP, die verwacht wordt in juni, kan de verkeersleiding vaarplannen digitaal opstellen, in plaats van met de hand. Met een volgende release wordt het mogelijk te zien met welke risico's er rekening moet worden gehouden tijdens de doorlooptijd. Dan kunnen verkeersleiders in het vaarplan de inzinking van het

schip (squat) meenemen en de vrije ruimte om het schip (manoeuvrerruimte). Vooral bij Hansweert en Bath is deze manoeuvreerruimte belangrijk; daar 'schuren' de schepen bij wijze van spreken de bocht door.

Marginale schepen

WESP is een uitstekend instrument voor het begeleiden van marginale schepen (schepen die door hun grootte en diepgang maar een kleine marge hebben) of van schepen met een gevaarlijke lading. Twee schepen met gevaarlijke stoffen mogen elkaar op bepaalde plaatsen in de rivier niet passeren; dit kan straks bekend worden met WESP. Met WESP kun je alle schepen selecteren die in het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) gelabeld zijn. Op zichzelf is WESP niet uniek in de wereld. Ook nu is het al mogelijk te zien waar een schip wel en

niet kan varen. Maar WESP gaat een stapje verder. En het is hier uniek, omdat er zoveel drempels in de rivier liggen. En omdat de rivier zo kronkelig is.

Welke gegevens krijgt WESP?

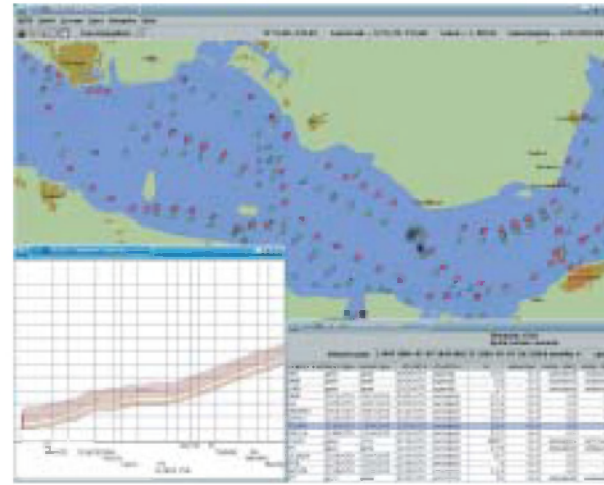
WESP maakt het mogelijk om met nauwkeuriger en actuelere gegevens te werken die online worden aangeleverd. Van elke positie in de Westerschelde en de Schelde is het mogelijk de verwachte waterstand uit te rekenen. Dit gebeurt met Waqua, een rekenkundig model van het Hydro

Studies naar squat en vrije ruimte

Een van de vragen die in het kader van WESP wordt onderzocht, is of de diepgangsmarges zoals deze altijd gehanteerd zijn, kleiner kunnen worden. Denk hierbij aan de squat. De regels die hiervoor op dit moment gelden, zijn inmiddels vijftien jaar oud. De vrije ruimte om een schip is ook een te onderzoeken item. De studies naar squat en vrije ruimte worden geleid door Marco Schrijver. Alles nog eens rustig nalezen kan op de site www.westerscheldeplanner.org.



Dit project wordt mogelijk gemaakt door een bijdrage uit het Europese Fonds voor Regionale Ontwikkeling, de Vlaamse Gemeenschap, de Nederlandse overheid en de provincies West-Vlaanderen, Oost-Vlaanderen en Zeeland.



Het vaarplan in WESP
(Bron: Pascal Verlinden)

Meteo Centrum Zeeland (HMCZ). Deze waterstandgegevens en de dieptemetingen zijn nodig om een vaarplan te maken. De andere benodigde gegevens voor WESP worden verkregen uit het IVS: hoeveel schepen er op de vaarweg zijn etcetera. Ook is de squat belangrijk; hierin worden de wind- en golfgegevens meegenomen. De werkgroep WINGS, onderdeel van de projectgroep WESP waarin de directe gebruikers zitten, bekijkt het totale verkeersbeeld en houdt zich bezig met de functionele eisen die aan de releases twee en drie van WESP gesteld worden. De naam WINGS staat voor de vleugels waarmee de volgende slag ten behoeve van WESP geslagen wordt.

Werken met WESP

De medewerkers van de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zijn bij de

opdrachtnemer geweest voor een demo van het systeem en zij kwamen redelijk enthousiast terug. Eigenlijk wordt de ver-



WESP maakt vaarplannen voor marginale schepen zoals de Regina Maersk
(Bron: Maersk Antwerpen)

Boeien en bakens op de Schelde

Om de navigatie op de Schelde veiliger te maken, besteden Nederland en Vlaanderen aandacht aan de vaarwegmarkering. Afgelopen jaar zijn daarom zijn de boeien op Rede Vlissingen en in het oostelijk deel van de Wielingen iets naar het zuiden

verlegd en in het westelijk deel van de Wielingen naar het noorden verplaatst. Het verleggen van de boeien heeft ruim de media gehaald in Zeeland. Dit jaar nog wordt de ligging van de boeien bij Hansweert geoptimaliseerd.

Begeleiding van de Maersk

Op 30 september 2003 werd het eerste Maersk-S klasse schip met bestemming Antwerpen aan de Noordzee containerterminal verwacht. De komst van de mastodont (347 meter lengte) werd door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) grondig voorbereid. Vooraf werd een Gezamenlijke Bekendmaking aan de scheepvaart uitgegeven. Hierin werden de voorwaarden voor op- en afvaart voor schepen groter

dan 340 meter Lengte Over Alles vastgelegd. Een vaarplan werd opgesteld en goedgekeurd, alle gegevens werden ingevoerd in het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) en aan de betrokken diensten doorgestuurd. Na de eerste aanloop hielden de GNA, het Vlaams en Nederlands Loodswezen, VTS-Antwerpen en Maersk een evaluatievergadering over de begeleiding van deze kolos. Van de verschillende partijen waren ook personen aanwezig die daadwerkelijk op de

brug hebben gestaan of dienst deden aan de wal of op één van de verkeerscentrales. In de evaluatie zijn verschillende aspecten onder de loep genomen. De gehele operatie is goed verlopen. Gevolgend aan een aantal kleine schoonheidsfoutjes werden de voorwaarden in de Gezamenlijke Bekendmaking bijgesteld. Conclusie: dit is een uitstekend voorbeeld van de goede samenwerking tussen Vlaanderen en Nederland. De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit en alle betrokkenen mogen een pluim op de zee-manspet steken.

"Ik heb de mooiste baan bij Rijkswaterstaat"

Victor Cox blikt terug op ruim dertien jaar Beheer- en Exploitatieteam

Victor Cox is Nederlands hoofdbeheerder van het Beheer- en Exploitatieteam (BET), waarbij hij vanaf de oprichting eind 1990 betrokken was. Per 1 december verlaat Victor op 62-jarige leeftijd de dienst. Een korte terugblik op zijn werkzaamheden.



ir. Victor Cox,
hoofdbeheerder van
Beheer en Exploita-
tieteam (BET)

Victor vertelt over het BET: "De Nederlandse ambtenaren van het BET vallen gewoon onder de

Scheepvaartdienst Westerschelde van Rijkswaterstaat. Het bijzondere is echter dat we samenwerken met Vlaamse collega's van de afdeling scheepvaartbegeleiding. Zij hebben inspraak in de Schelde-radarketen; Rijkswaterstaat is hier niet alleen de baas!"

"Ik vind het een voorrecht om met Vlaamse collega's te mogen samenwerken", zegt Victor. "De samenwerking is altijd prettig en naar volle tevredenheid verlopen. En de resultaten mogen er zijn: sinds de introductie van de Schelderadarketen is het aantal aanvaringen sterk verminderd en is ook het aan het strand lopen van schepen gedaald."

"We pakken alle zaken grensoverschrijdend aan." Victor heeft onder meer meegewerkt aan een project om aan beide zijden van de grens hetzelfde marifonie-

systeem te gebruiken en aan een studie naar AIS, oftewel Automatic Identification System.

Maar ook aan de ingebruikname van een nieuw IVS-systeem, het moderniseren van de radarwaarneming en de uitbreiding van de radarstations heeft hij een bijdrage geleverd.

Victor heeft passie voor zijn werk: "Ik heb de mooiste baan bij Rijkswaterstaat." Het is dan ook met gemengde gevoelens dat hij in december met pensioen gaat. Het IVS-systeem dat in 2003 is vervangen, wordt momenteel gekoppeld met andere systemen.

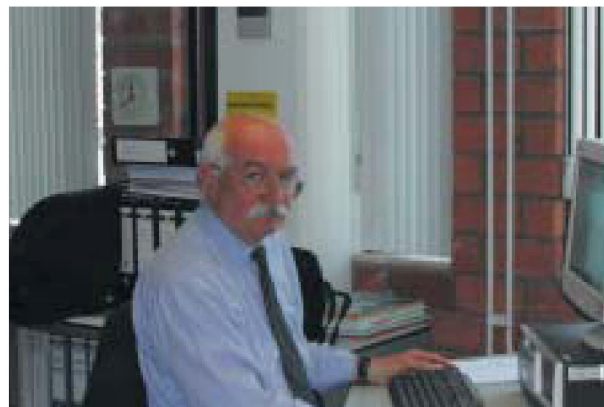
Ook de ontwikkelingen omtrent AIS beloven veel voor de toekomst. Tja, er staan op het werk nog zoveel uitdagende projecten op stapel." ■

Afscheid van Henk Blaauw

"Alles wat ik in mijn leven heb gedaan, kon ik in dit werk kwijt"

Henk Blaauw werd per 1 september 2002 bij Rijkswaterstaat ingehuurd voor het leveren van ondersteuning aan het programma Nautische Veiligheid Westerschelde. Officieel verliep zijn contract per 1 juli, maar hij heeft RWS al eind april verlaten, om verder te gaan met zijn eigen adviesbureau. Nautisch Nieuws sprak hem vlak voor zijn afscheid.

Henk G. Blaauw,
directeur bv DLD



Wat hield jouw werk voor het programma in?

"Het doel van Nautische Veiligheid Westerschelde is om de veiligheid en de vlotheid van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde te vergroten, dus de kans op aanvaringen te verkleinen. Er zijn verschillende nautische dienstverleners actief bij de afwikkeling van het scheepvaartverkeer, zoals de loodsen, verkeersleiders en vaarwegbeheerders. Ik heb me voornamelijk beziggehouden met de ontwikkeling van instrumenten

die deze dienstverleners helpen hun werk nog beter en met de modernste middelen te doen."

Hoe ben je aan al deze boeiende projecten begonnen?

"Toen ik bij Rijkswaterstaat startte, lagen er al veel ideeën, ontwikkeld door Hank Prins, én er was voldoende geld. Het was mijn taak deze projecten van de grond te krijgen, kortom te managen. Al vlug kon ik sturen: Hank Prins ging promoveren en de leiding kwam op heel natuurlijke wijze bij mij. Na anderhalf jaar lopen alle projecten goed."

Wat vond je van je job?

"Ik vond dit werk ontzettend interessant! Vroeger heb ik als stuurman gevaren, daarna heb ik in Delft gestudeerd voor ingenieur. Alles wat ik in mijn leven heb gedaan, kon ik in dit werk kwijt. Bovendien heb je bij het programma Nautische Veiligheid Westerschelde met veel verschillende belanghebbende partijen te maken. En omdat het om Vlaanderen en Nederland gaat, heb je nog eens alle partijen dubbel. Een buitengewone uitdaging!" ■

Katrijn De Maere

"Mijn job is zoals het water: het staat nooit stil"

Sinds september 2003 is Katrijn celhoofd Vessel Traffic Services (VTS), als opvolgster van Jacques Loncke.

Katrijn, hoe ben je bij de afdeling Scheepvaartbegeleiding terecht gekomen?

"Ik wist al vrij vroeg dat ik aan de Hogere Zeevaartschool in Antwerpen wilde studeren. De opleiding bood veel afwisseling, ik had niet alleen nautische vakken, maar ook fysica en zelfs geneeskunde. In de zomermaanden ging ik varen, zo ben ik onder andere op een gastanker het Panamakanaal doorgevaren. Dat was spectaculair. Na mijn afstuderen ben ik met de baggerwerken van Jan De Nul naar Korea gevaren. Na een tijdje miste ik de variatie zoals ik die in mijn studietijd had gekend. Ik wilde iets anders, maar voelde er niet voor om de scheepvaart voorgoed vaarwel te zeggen. Daarom solliciteerde ik op een advertentie van VTS en zo kon ik hier aan de slag als celhoofd bij de afdeling Scheepvaartbegeleiding."

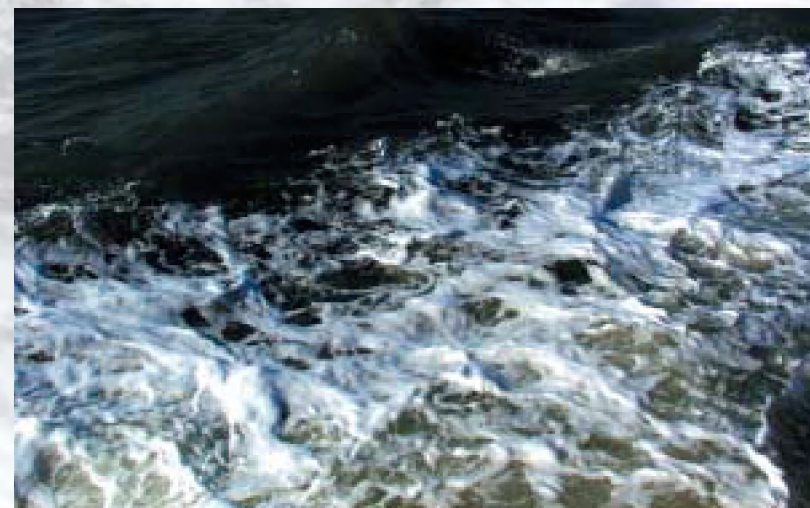
Wat houdt je job precies in?

"Als celhoofd VTS sta ik in voor het dagelijks beheer van de twee Vlaamse bemande verkeerscentrales in Zeebrugge en Zandvliet. De VTS-operatoren werken de klok rond en bovendien zijn

er vele veranderingen op komst voor de radarwaarnemers op de werkvloer. Ik probeer hen hierover zo goed mogelijk up to date te houden.

moeten nu de radarbeelden van de radartoren Oostdyckbank optimaal kunnen gebruiken.

Sinds 11 september 2001 is veiligheid een topprioriteit. Daarin kan de radar-



Welke rol zal bijvoorbeeld Automatic Identification System (AIS) spelen bij Vessel Traffic Services?

Een deel van het huidige werk zal daarvoor veranderen. Dan is er de nieuwe regio VTS-kust: de radarwaarnemers

keten een rol spelen en deze wordt misschien ook verder uitgebreid: niet enkel van Zeebrugge tot Zandvliet, maar van Gibraltar tot de Noordkaap. Mijn job is zoals het water: het staat nooit stil en er zijn altijd wel veranderingen. En dat maakt het natuurlijk erg boeiend." ■

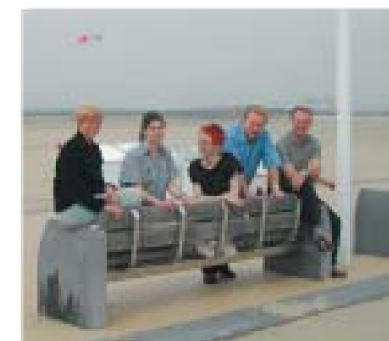
Nieuwe gezichten



Jeroen van Overloop (l) en Nicolaas Vlaeminck (r) versterken vanaf 15 maart 2004 het GNB-team aan Vlaamse zijde (Administratie Waterwegen en Zeewezen, Vlaamse Nautische Autoriteit).

Jeroen is afkomstig uit Antwerpen en zal als jurist bijdragen aan de juridische ondersteuning.

Nicolaas uit Tervuren zal zich toespitsen op algemene beleidsdossiers en de communicatie voor het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer.



Nieuwe medewerkers Scheepvaartbegeleiding Zeebrugge.

v.l.n.r.: Eva Descamps: communicatieverantwoordelijke; Ilse Laeremans: nauticus; Katrijn De Maere: celhoofd VTS; Joris De Muyter: jurist; Yves Maelberg: ingenieur.

Eén centraal loket voor scheepsmeldingen

Mede ingegeven door de Europese richtlijn betreffende de invoering van een communautair monitoring- en informatiesysteem voor de zeescheepvaart, wordt de zogenaamde centrale scheepsmelding ingevoerd, waarmee schepen in de toekomst via één loket alle verplichte meldingen kunnen doen.

Wanneer een zeeschip het Scheldegebied wil bevaren, moet het zich via de kapitein of de scheepsagent bij drie instanties aanmelden:

- 1) bij de haven voor het bestellen van een ligplaats;
- 2) bij de loodsdiens voor het aanvragen van een loods indien het een loodsplichtig schip betreft;
- 3) bij VTS-SM (Vessel Traffic Services Schelde en haar Mondingen) overeenkomstig de internationaal opgelegde verplichtingen.

De gemelde gegevens worden verwerkt in de haveninformatiesystemen, het Loodswezen Informatie Systeem (LIS) en het Informatie Verwerkend Systeem (IVS) van de Schelderadarketen.

Probleem

Dit proces van meldingen verloopt niet altijd vlekkeloos: het kan gebeuren dat een van de drie partijen te laat of zelfs geen melding ontvangt, wat niet alleen tot vertragingen voor het betreffende schip kan leiden, maar ook tot gevaarlijke

situaties. Daarnaast kan de uitwisseling van gegevens tussen de verschillende diensten nog efficiënter.

Oplossing

Door centrale scheepsmelding aan VTS-SM is de invoering van eenduidige meldprocedures mogelijk. De gegevens die nu verspreid worden aangemeld, zijn dan gebundeld. Voor het vaststellen van die nieuwe meldprocedures is overleg tussen alle betrokken partijen vereist. Voorwaarde voor de invoering is het operationeel zijn van de Schelderadarketen-website, waar momenteel nog volop aan wordt gewerkt. Deze informatieve en interactieve website zal een beveiligd gedeelte krijgen waar bezoekers die hier toe geautoriseerd zijn een schip kunnen aanmelden. Overigens worden meldingen die via fax of e-mail binnenkomen, net zo goed geaccepteerd. De gegevens die via de website in het IVS worden opgenomen, zullen via het Centraal Broker Systeem worden aangeleverd aan de haveninformatiesystemen en het LIS. Via dit systeem zal trouwens alle relevante informatie worden uitgewisseld tus-

sen de hierop aangesloten informatiesystemen van de verschillende partijen.

VTS-SM wordt in de toekomst het centrale punt voor de verschillende meldingen. En dat is wel zo overzichtelijk – niet alleen voor de verkeersleider, maar ook voor de betrokken havens, loodsdiensten en scheepsagenten. Door het bundelen van gegevens die nu nog verspreid zijn over verschillende diensten, wordt het vaargebied overzichtelijker en wordt de Schelde weer een stukje veiliger.

Colofon

Uitgave

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Rijkswaterstaat Directie Zeeland

Oplage

2500 exemplaren

Redactie

Eva Descamps, Anna van der Heijden,
Aat de Jong, Arlette Lambrechts,
Hank Prins, Ben Sinke, Rony Slabbinck,
Piet Sterrenburg en Nicolaas Vlaeminck

Eind- en hoofdredactie

Anna van der Heijden, Ben Sinke en
Lievens Communicatie

Fotografie

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Rijkswaterstaat Directie Zeeland

Vormgeving en productie

Grafisch Bedrijf Pitman bv, Goes

Contactpersonen

GNB

Aat de Jong (0031) (0)118 68 63 57
Rony Slabbinck (0032) (0)25 53 77 39

NVW

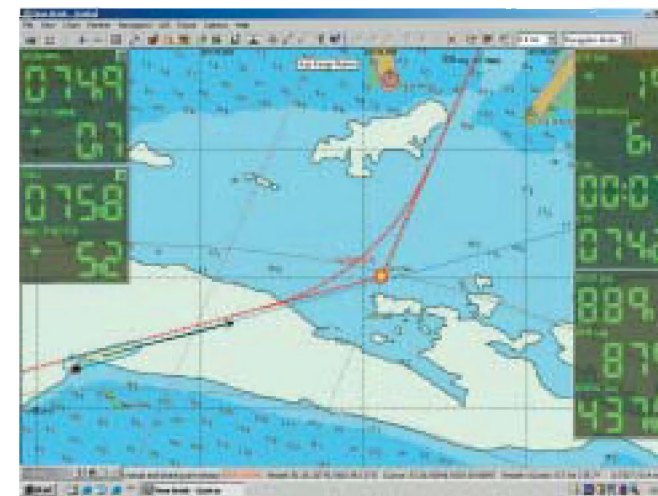
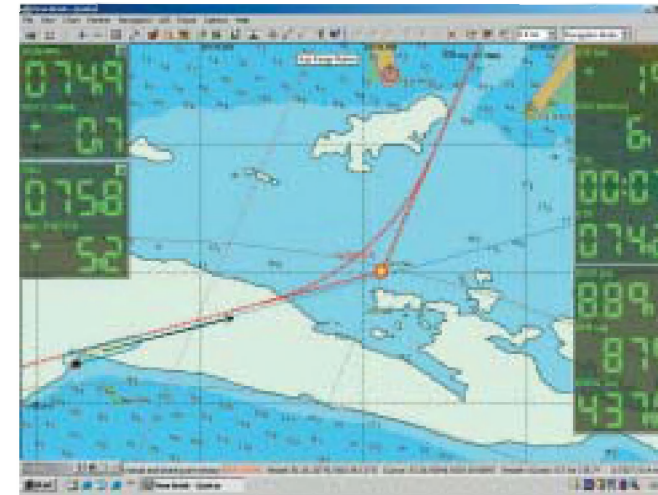
Jan van Dee (0031) (0)118 68 65 57
Hank Prins (0031) (0)118 68 64 77

Voor extra exemplaren van deze nieuwsbrief kunt u bellen of mailen met Anna van der Heijden: (0031) (0)118 68 63 56
a.vdheijden@dzl.rws.minvenw.nl

Overname artikelen na toestemming redactie.



Overgehouden:



Aansloehaven1.EPS

Aansloehaven1a.EPS

Nog enige opmerkingen van de dtp-afdeling:
pag. 07 het bijschrift: ook hier geen afbreking geplaatst bij Midavaine.
pag. 08 het bijschrift: ook hier geen afbreking geplaatst bij Bollebakker.
pag. 12 de achtergrond foto hoort nu m.i. vervangen te worden door radarwaarnemer op pag. 14?? Vorige foto Schelderadarketen AIS moest vervallen.



Boeien en bakens op de Schelde
(Bron: Frank Bollebakker)

