

Nautisch Nieuws Regio Schelde

nummer 6 • juni 2005

Voor u ligt andermaal het resultaat van een geslaagde samenwerking tussen Nederlandse en Vlaamse collega's die gezamenlijk rapporteren over de successen van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer in het Scheldegebied. Dat we met zekerheid vooruitgaan bewijst het stuk over het Derde Scheldememorandum. Hiermee zijn tastbare fundamenten gelegd voor het verdragsrechtelijk verankeren van de veiligheid, de toegankelijkheid en de natuurlijkheid van de Schelde. Dat een lange weg is afgelegd kunt u lezen in het artikel over de 23 jaren lange bijdrage van Kees Polderman hieraan. En nog elke dag wordt aan de weg getimmerd: lees hiervoor het artikel over de integratie van AIS in de Schelde-radarketen, een bijdrage over het Centraal Broker Systeem en nieuws over WESP. En nog veel meer. Met uw reacties of voorstellen voor toekomstige bijdragen kunt u trouwens steeds bij de redactie terecht. Veel leesplezier.



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat



Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap

Derde Scheldememorandum

Ontwikkeling Schelde-estuarium en nauwere samenwerking

Op 11 maart 2005 tekenden Vlaanderen en Nederland het derde memorandum van overeenstemming inzake het Schelde-estuarium. Het memorandum omvat onder meer afspraken om de Schelde veiliger, natuurlijker en toegankelijker te maken en om de Nederlands-Vlaamse samenwerking structureel verder uit te bouwen.

Er is een traditie ontstaan om de politieke afspraken over de Scheldesamenwerking vast te leggen in een memorandum van overeenstemming. De samenwerking beoogt een gezonde Schelde die op duurzame wijze wordt gebruikt voor diverse menselijke behoeften. De drie belangrijkste functies van de Schelde worden in hun onderlinge samenhang verder ontwikkeld. Die functies zijn:

- veiligheid: de bescherming van de bevolking tegen overstromingen
- toegankelijkheid: de maritieme bereikbaarheid van de Scheldehavens voor de scheepvaart
- natuurlijkerheid: behoud en versterking van de natuur en de diversiteit van het ecosysteem.

Uitvoering gevend aan de memoranda van Kallo (5 februari 2001) en Vlissingen (4 maart 2002) hebben de betrokken ministers en staatssecretaris in het derde memorandum besluiten vastgelegd over de volgende onderwerpen.

Ontwikkelingsschets 2010

De ministers stemmen in met de Ontwikkelingsschets 2010 zoals die is opgesteld na een breed maatschappelijk debat. De schets omvat een samenhangend pakket van maatregelen en projecten die in 2010 moeten leiden tot een verbetering van het Schelde-estuarium. De maatregelen zijn afgeleid uit een strategische milieueffectenrapportage, een maatschappelijke kosten-batenanalyse en een onderzoek naar maatregelen voor natuurontwikkeling.

Een verdrag zal de uitvoering van de ontwikkelingsschets regelen.

Veiligheid

Verhoging van dijken en het creëren van meer ruimte voor de rivier, door onder meer gecontroleerde overstromingsgebieden, moeten in Vlaanderen zorgen voor meer veiligheid. In Nederland is de beveiliging tegen overstromingen momenteel voldoende.

Toegankelijkheid

De Schelde zal worden verdiept van Vlissingen tot aan de haven van Antwerpen zodat een getij-ongebonden diepgang van 13,10 meter mogelijk wordt. Dit is vooral van belang voor de containervaart. De verdieping komt neer op het dieper uitbaggeren van negen

Indicatieve
overzichtskaart van
de ontwikkelings-
schets

In deze nieuwsbrief

- | | |
|--|----|
| • Ontwikkeling Schelde-estuarium en nauwere samenwerking | 2 |
| • Elektronische kaart klaar voor gebruik | 4 |
| • Automatisch Identificatie Systeem (AIS) | 5 |
| • Centraal Broker Systeem in juli operationeel | 6 |
| • Deurganckdok nog dit jaar in gebruik | 7 |
| • Operationele testperiode WESP bijna afgelopen | 8 |
| • VHF kanaal 60 | 9 |
| • Kanaal van Gent naar Terneuzen | 10 |
| • Nautisch beheer in historisch perspectief | 11 |
| • Recreatievaart op de Westerschelde | 12 |

Foto voorpagina:
Uitzicht op de Boulevard van Vlissingen





De Nederlandse ministers Karla Peijs, Cees Veerman, staatssecretaris Melanie Schulz van Haegen en de Vlaamse minister Kris Peeters hebben het memorandum op 11 maart 2005 ondertekend in het Vlaams huis te 's Gravenhage.

Nederlandse drempels en twee Vlaamse. Een aangepaste strategie om de onderhoudsbaggerspecie terug in de rivier te storten zal ongewenste effecten op het natuurlijk riviersysteem tegengaan.

Natuurlijkheid

Ook voor het versterken van de natuur zijn Nederland en Vlaanderen een reeks maatregelen overeengekomen. In het mondingsgebied wordt de Vlakte van de Raan een zeereservaat. De vergroting van het Zwin en het realiseren van minimaal 600 ha bijkomende estuariene natuur langs de Westerschelde zijn eveneens aan de orde. Onderdeel hiervan vormt de uitbreiding van het Verdronken Land van Saeftinge met de Hedwige- en Prosperpolder zodat een grensoverschrijdend intergetijdengebied ontstaat. De ontwikkelingsschets voorziet evenzeer in bijkomende natuur en wetlanden langs de Zeeschelde.

Intensivering samenwerking

De bewindslieden willen de huidige samenwerking bij beleid en beheer van het Schelde-estuarium verder uitbouwen en dit op zowel politiek als ambtelijk niveau. Een verdrag moet die verdergaande samenwerking vorm geven.

Nautische dossiers

Het gemeenschappelijk nautisch beheer zal in een verdrag worden verankerd. De bewindslieden hebben bijzondere aandacht gevraagd voor de uitwerking van een optimale verkeersafwikkeling vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de haven, of omgekeerd. De Permanente Commissie zal dit in nauw overleg met de Scheldehavens behartigen.

De bewindslieden herbevestigen de afspraken om per 1 januari 2008 de loodsgeldtarieven voor de Scheldevaart en die voor de vaart op Rotterdam volledig te ontkoppelen. Ook hier moet een en ander verdragsrechtelijk worden geregeld.

Veiligheidsrisico's transport van gevaarlijke goederen

Studies hebben uitgewezen dat de geplande Scheldeverdieping niet leidt tot een wezenlijke verhoging van de risico's. Waakzaamheid blijft evenwel geboden. Daarom zullen nieuwe ontwikkelingen aan de veiligheidssituatie worden getoetst. De Permanente Commissie blijft verder werken aan de nautische veiligheid op de Schelde.

Toegankelijkheid kanaal Gent-Terneuzen

Studies moeten vóór 1 juli 2006 meer duidelijkheid creëren over nut en noodzaak van een nieuwe zeeluis in Terneuzen en een verdiept kanaal alsook over de gewenste diepte van een tunnel bij Sluiskil. Ondertussen loopt er reeds een onderzoek naar een verbetering van de huidige vaarmogelijkheden op het kanaal door een aanpassing van de kielspeling.

Onderhandelingen

Begin mei zijn tussen Nederland en Vlaanderen de onderhandelingen gestart over de in het memorandum afgesproken verdragen. Het streven is om de verdrags teksten eind 2005 af te ronden, waarna de parlementaire goedkeuringsprocedures kunnen starten. Deze verdragen zullen ongetwijfeld een grensverleggende en baanbrekende mijlpaal zijn voor de Nederlands-Vlaamse relatie. ■

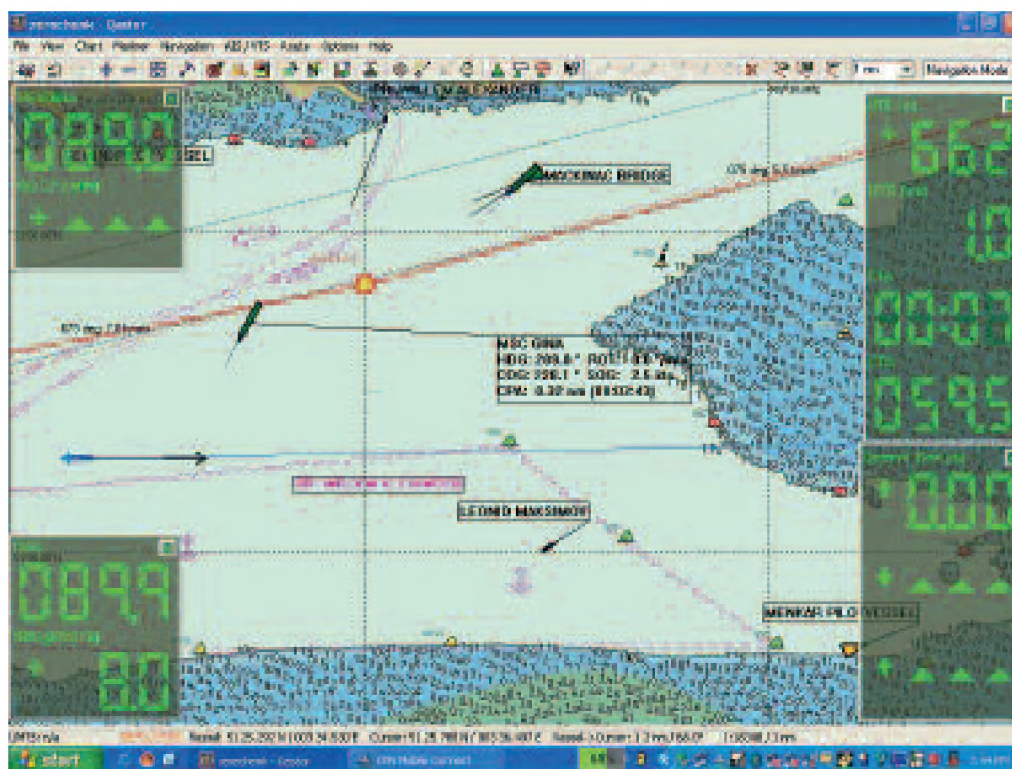
Voor de integrale tekst van het memorandum en de Ontwikkelingsschets 2010 verwijzen wij u graag door naar www.proses2010.nl of www.proses2010.be

Testfase vrijwel afgerond

Elektronische kaart klaar voor gebruik

Er is hard aan gewerkt, maar eindelijk is het dan zover: de hele Westerschelde en het zuidelijk deel van de Noordzee is elektronisch in kaart gebracht. Loodsen krijgen voortaan een laptop en een AIS connector als hulpmiddel voor hun werk. Het was een lange weg, maar het resultaat mag er zijn. De eerste reacties zijn positief.

4



'... een hoogwaardige up to date kaart...'

Veiligheid vergroten door gebruik van een elektronische kaart.

De elektronische kaart is via de computer te raadplegen. Loodsen kunnen exact het gedeelte van de Westerschelde oproepen waar ze moeten werken. De elektronische kaart vervangt daarmee de papieren kaarten. Belangrijkste voordeel is dat de kaart continu aan de actualiteit kan worden aangepast.

Compleet beeld

Frans Mol, projectleider bij Rijkswaterstaat Zeeland, is enthousiast. 'De elektronische kaart biedt grote mogelijkheden. Doordat we bovendien Hymedis eraan kunnen koppelen, hebben de loodsen een compleet beeld van de rivier. Het getijverschil is toch al gauw 4 tot 6 meter, dus informatie over de waterstand is onmisbaar.' Rein Midavaine, loods bij Scheldemonden en deels vrijgesteld om aan het project te werken, vult aan: 'Het is een hoogwaardige, up to date kaart, voor meerdere doeleinden te gebruiken. Allerlei informatie die her en der beschikbaar is, komt nu samen. In de toekomst zal er nog wel meer bij komen. Denk bijvoorbeeld maar aan ligplaatsen of steigers.'

Handzame laptops

'We zijn er mee begonnen omdat de schepen steeds langer en dieper werden', vertelt Rein. 'De loodsen hadden behoefte aan bochtanwijzing. Van het een kwam het ander. De ontwikkeling van de techniek hielp ook een handje mee. Er zijn nu handzame laptops op de markt die een dergelijk zwaar systeem aan kunnen.' Voor Rijkswaterstaat is het systeem één van de

maatregelen om de veiligheid op de rivier te verhogen. 'Desoriëntatie speelt bij een groot aantal ongevallen op het water een rol, bijvoorbeeld door mist', zegt Frans. 'Een schip vaart dan bijvoorbeeld door in een bocht. Met dit systeem hoeft dat niet meer. Je kunt er in de toekomst zelfs een alarm opzetten dat afgaat als je iets nadert.'

Leerproces

Het loodswezen rust 50 Nederlandse loodsen uit met een laptopset. De elektronische kaart is ook via internet te downloaden. De loods drukt dan gewoon zijn vertrouwde kaarten af. Rijkswaterstaat blijft voorlopig ook de kaarten op papier uitreiken. 'We laten de systemen een half jaar naast elkaar lopen', licht Frans toe. 'Daarna evalueren we de werkwijze en bekijken we of we dat moeten blijven doen.' De verwachting is dat de laptop de papierwinkel zal vervangen. 'Dat zal nog wel even duren', meent Rein. 'Het is een leerproces en we moeten er allemaal aan wennen. Maar de reacties zijn tot nu toe zeer positief.'



Naar aanleiding van de verplichte invoering van het Automatisch Identificatie Systeem (AIS) aan boord van zeeschepen hebben AWZ/RWS de beslissing genomen om AIS te integreren in de Schelderadarketen en dit optimaal te benutten.

Het voornaamste voordeel van AIS in een VTS-omgeving is dat met behulp daarvan eenduidig een aantal gegevens van een vaartuig (naam, call sign,...), diens reis (bestemming, verwachte tijd van aankomst, ...) en de actuele vaargegevens (diepgang, koers, snelheid, ...) zoals deze aan boord van het schip beschikbaar zijn, aangeleverd kunnen worden. Dit kan automatisch gebeuren en taalafhankelijk. Dankzij deze informatie wordt de koppeling met een radarbeeld en de identificatie ervan evenals het aanspreken van een vaartuig eenvoudiger.

Informatie over het schip

AIS verschaft zowel in het werkingsgebied van de Schelderadarketen als daarbuiten informatie over posities van schepen in die gebieden waar momenteel geen radardekking is. Voor schepen waarvan geen scheeps- en/of reisinformatie in het informatieverwerkend systeem (IVS) beschikbaar is, verstrekt AIS in ieder geval informatie over het schip en de reis. AIS moet gezien worden als een extra sensor-

systeem waardoor het doelvolgsysteem wordt verbeterd en diens nauwkeurigheid toeneemt. Bij een optimale invoering van AIS in de SRK wordt verwacht dat ook de (soms moeizame) verbale communicatie beperkt kan worden.

Afhankelijkheden van AIS

De nauwkeurigheid van de AIS-informatie is onder meer afhankelijk van de apparatuur (bijvoorbeeld gyrokompas, headingaanwijzer) die gekoppeld is met het mobiele AIS-apparaat aan boord van het schip. Er schort vooral nogal wat aan de installatie, de instellingen en de bediening van de AIS-scheepsapparatuur. Dit is gebleken tijdens de proefnemingen in Terneuzen in het najaar van 2003.

Ondertussen zijn we twee jaar verder en wordt de ontwikkeling en nauwkeurigheid van AIS wereldwijd nauwgezet gevolgd. AIS is een coöperatief systeem: VTS-diensten zijn afhankelijk van de vaarweggebruiker, in tegenstelling tot een radarsysteem dat een niet-coöperatief concept is.

Vermindering van werkdruk

Op termijn zou het AIS de werkdruk van de verkeersleiders moeten verminderen doordat het identificeren van tracks wordt geautomatiseerd, dan wel eenvoudiger wordt. Bovendien kan het AIS de beperkingen van radar detectie deels ondervangen (zoals labelswap dicht bij elkaar varende vaartuigen, enzovoort.) ■

Het Automatisch Identificatie Systeem (AIS) kan schepen automatisch identificeren. Het levert gegevens over onder meer de naam, positie, bestemming en vaarsnelheid van een schip. De verkeersbegeleiding kan met deze informatie beter anticiperen op bijvoorbeeld de beschikbaarheid van een loods en de sluisplanning. Koerswijzigingen worden bovendien sneller waargenomen. Waar geen radardekking is, signaleert AIS nog wel gegevens. Dit alles heeft een positieve invloed op de snelheid en veiligheid van de scheepvaart.

Verkeersleiders zijn gebaat bij de invoering van AIS



Eerste testfase succesvol afgesloten

Centraal Broker Systeem in juli operationeel

Bij het Centraal Broker Systeem (CBS) draait alles om informatie over de scheepvaart: wanneer wordt het schip verwacht, welke route vaart het, waar gaat het ankeren, waar wordt het beloodst? Al dit soort informatie wordt nu uitgewisseld met verschillende instanties op basis van gestandaardiseerde berichten. Johan Raes, Vlaams Hoofdbeheerder van de Schelde-radarketen, meldt ons de stand van zaken.

We hebben juist de FAT (fabriekstest) succesvol afgerond', meldt Johan. 'Dat betekent dat alle functionaliteiten van het systeem op de juiste manier werken. Dat is een belangrijke stap in de ontwikkeling van het CBS. Een paar maanden geleden bleken er bij dezelfde test nog onvolkomenheden in het systeem te zitten. Dat is nu dus opgelost.'

Integratie van informatie

Het CBS integreert alle systemen die te maken hebben met het nautisch beheer van zowel zee- als binnenvaart in de Schelderegio. 'Je kunt het vergelijken met een rotonde, of een rondpunt zoals wij Vlamingen zeggen', legt Johan uit. 'Alle betrokken partijen sturen hun informatie naar de rotonde. En iedereen die aan die rotonde zit, haalt de informatie die hij nodig heeft er weer af. Een verkeerswisselaar op het gebied van

informatie-uitwisseling dus.' De negen partners die in het project samenwerken, bereikten vrij vlot overeenstemming over de aard van de informatie die in het systeem opgenomen moet worden. Johan: 'We hebben afgesproken dat de verantwoordelijkheid voor kwaliteit van de informatie bij de bron ligt. Wij zijn wel eigenaar van het systeem, maar voeren constant overleg met de partners. We hebben elkaar nodig.'

Stapsgewijze groei

Het CBS levert een belangrijke bijdrage aan de veiligheid op de Westerschelde. Zonder CBS is immers geen VTMS (Vessel Traffic Management Information Service) mogelijk. 'Er bestond natuurlijk al langer bilaterale uitwisseling van informatie. Maar hoe meer organisaties er aangesloten zijn op het systeem, hoe beter we ons werk kunnen doen. De kans op miscommunicatie is kleiner.' Johan

verwacht dat het CBS eind juli operationeel zal zijn. 'We moeten nog een paar cruciale testfasen doorlopen. We beginnen daarna met een beperkt aantal partners. In de loop van het jaar sluit de rest zich stapsgewijs aan.' Johan verwacht dat CBS snel verder zal groeien. 'Er melden zich nu al andere partners om deel te nemen. Daar zijn we blij mee.' ■

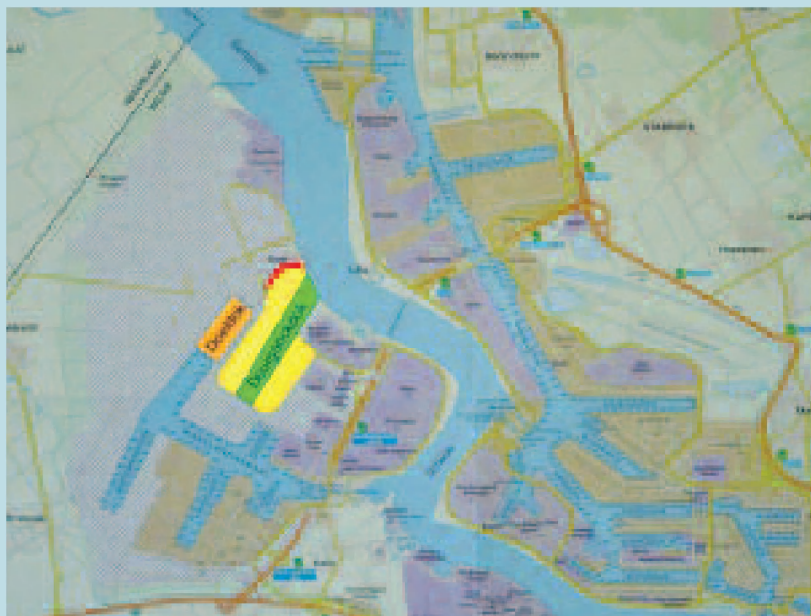
De volgende partners doen mee in het Centraal Broker Systeem: de havens van Gent, Antwerpen, Zeebrugge, Oostende en Zeeland Seaports, het loodswezen in Nederland en Vlaanderen, AWZ en RWS. Deze laatste twee partners leveren diverse informatiebestanden.

*Een van de partners
in het project: de
haven van Terneuzen*



Deurganckdok nog dit jaar in gebruik

Het Deurganckdok in de Antwerpse Waaslandhaven wordt dit jaar gedeeltelijk in gebruik genomen. Het toenemende scheepvaartverkeer van en naar de haven van Antwerpen maakt deze uitbreiding noodzakelijk. De bouw wordt gefinancierd door het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen en door de afdeling Maritieme Toegang van het Vlaams Gewest. Wanneer het Deurganckdok op volle toeren draait, zullen er ook minstens 2000 directe en evenveel indirecte jobs bijkomen. Wachtplaatsen voor de binnenvaart worden voorzien bij Lillo en achteraan het Deurganckdok.



Positiebepaling van het Deurganckdok

Door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) is een werkgroep "Marifoon Blok-indeling" opgestart die een duidelijke missie meekrijgt: het voorleggen van een haalbaar plan waarin de aanpassingen in de marifoon blok-indeling zijn opgenomen om het scheepvaartverkeer naar en van Deurganckdok op een veilige en vlotte manier te laten verlopen. De knelpunten zijn op een rijtje gezet en een aantal voorstellen van mogelijke oplossingen worden grondig op hun haalbaarheid getoetst.

Werkkanaal Deurganckdok

Uitgaande van simulaties uitgevoerd in het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout weten we dat de aanloop- en vertrekmanoeuvres in het Deurganckdok met behulp van sleepboten geruime tijd (ca. 1 uur) in beslag nemen. Voor de veiligheid van de scheeps- en sleepbootbemanning en de bootlieden is het aangewezen dat gesprekken tussen de loods en de sleepbootkapitein of de bootlieden duidelijk verstaanbaar zijn en niet gestoord worden. Gelijktijdig gebruik van een werkkanal door meerdere schepen kan slechts in beperkte mate zonder verwarring en mogelijke misverstanden. Aangezien er geen

beschikbare ruimte meer is op VHF kanaal 6 en 8 is aan het Belgisch Instituut voor Postdiensten en Telecommunicatie (BIPT) een bijkomend marifoonkanaal gevraagd. De aanpassingen zijn opgenomen in een nieuwe folder.

Technische aanpassingen

Het Beheer- en ExploitatieTeam (BET) van de Schelderadarketen (SRK) voert de nodige werken uit om het nieuwe dok binnen het werkingsgebied van de SRK te implementeren. Alle wijzigingen en aanpassingen zullen in de komende maanden doorgevoerd worden. De verkeersleiders van Centrale Zandvliet volgen training op de VTS-Simulator in Kallo, zodat ook het extra verkeer van en naar Deurganckdok veilig en vlot kan verlopen.

Deurganckdock vrijwel gereed voor gebruik



Klaar voor de start

Operationele testperiode Westerscheldeplanner (WESP) bijna afgelopen

Sinds 15 april is WESP in gebruik. Voorlopig wordt de Westerscheldeplanner naast het oude handmatige systeem om vaarplannen te maken, gebruikt. WESP zit nog in de “operationele testfase”. Deze fase eindigt half juli van dit jaar. Vanaf dat moment wordt WESP actief gebruikt. Mart de Goffau, projectleider van Rijkswaterstaat Zeeland, praat ons bij.

Deze operationele testfase is weer een belangrijke stap voorwaarts’, zegt Mart. ‘Het zorgt ervoor dat we straks met een goedwerkend systeem verder kunnen. De Vlaamse en Nederlandse hoofdverkeersleiders zijn opgeleid, de monitors zijn geplaatst. We verwachten dat deze testfase nog wat softwarematige aanpassingen oplevert. Het betekent echter niet dat we daarmee klaar zijn. Er zullen vermoedelijk steeds meer gegevens in WESP gebracht worden. Het zal erop neerkomen dat het nooit klaar is.’

Nauwkeurige vaarplannen

WESP is een belangrijk onderdeel van het programma Nautische Veiligheid. Met dit instrument kunnen verkeersleiders nauwkeurig vaarplannen opstellen. ‘Om die nauwkeurigheid draait het’, vertelt Mart. ‘We hanteren natuurlijk wel bepaalde

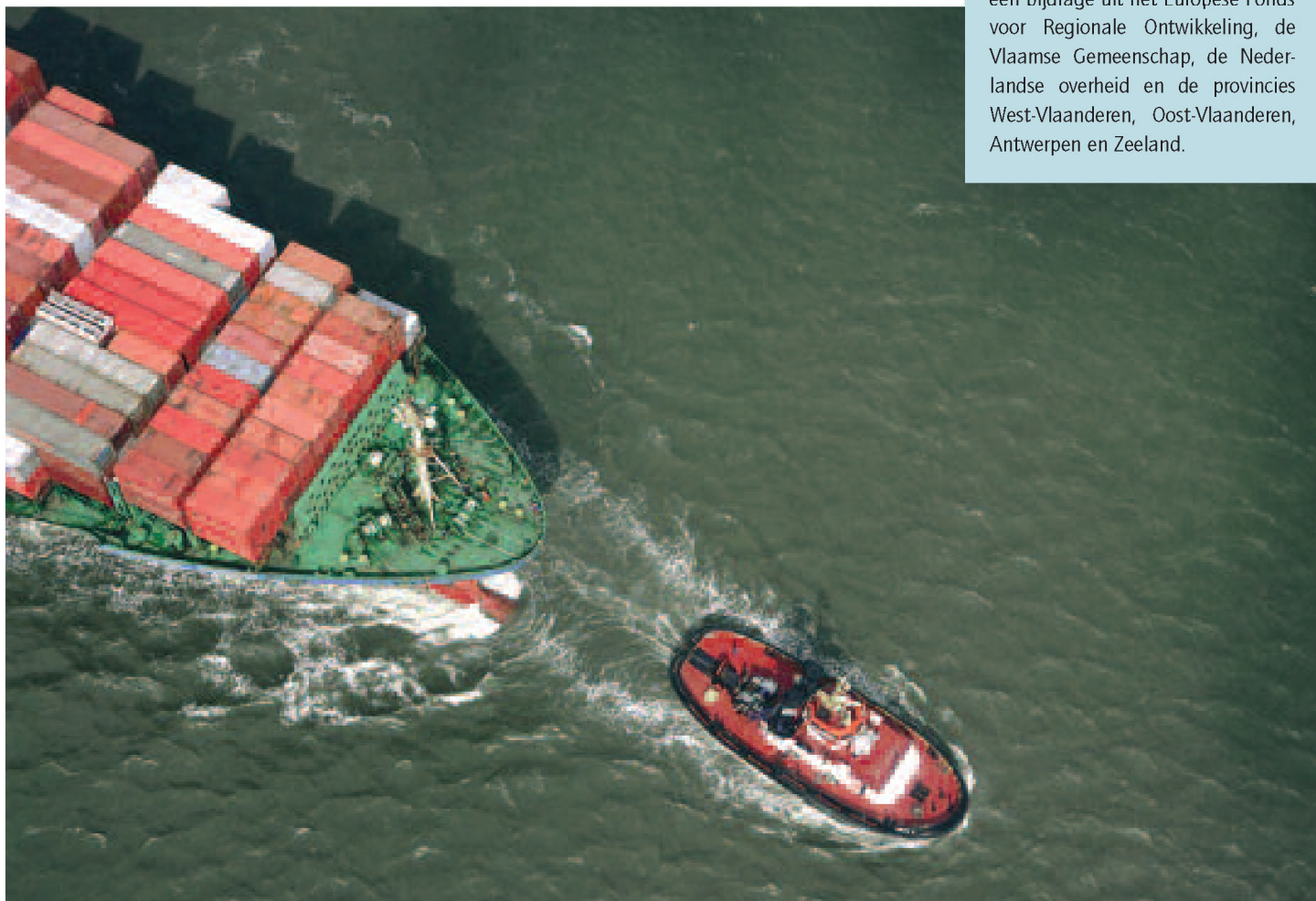
veiligheidsmarges. WESP maakt het mogelijk alle beschikbare ruimte binnen die marges te benutten. Verkeersleiders kunnen dan met meer zekerheid bepalen of een schip met een bepaalde diepgang nog wel of niet over die éne drempel kan. Het systeem maakt daarbij gebruik van actuele gegevens, zoals bijvoorbeeld de waterstand.’

Groeiend vertrouwen

‘Wat ook heel handig is, is dat in de toekomst berekend kan worden op welke plek en op welk tijdstip twee schepen elkaar ontmoeten. Het vaarplan kan zodanig worden opgesteld dat zij zonder problemen kunnen passeren’, gaat Mart verder. ‘Het systeem rekent precies uit hoe laat de schepen kunnen vertrekken en met welke snelheid ze moeten varen.’ Mart verwacht dat het werken met WESP behoorlijk wat invloed zal hebben. ‘Het zal

wennen zijn dat de techniek leidend is voor beslissingen van de hoofdverkeersleiders en cheffloodsen. Maar ik weet zeker dat het vertrouwen in het systeem met de tijd zal groeien, doordat iedereen straks in de praktijk de voordelen aan den lijve ervaart.’ ■

WESP (Westerscheldeplanner) is een elektronisch systeem voor de planning van grote schepen op de Westerschelde. Het gaat daarbij vooral om geul- en getijgebonden scheepvaart zoals bulkcarriers, tankschepen, grote combinatieschepen en schepen met gevaarlijke lading. De hoofdverkeersleiders kunnen met de planner zien waar problemen gaan ontstaan en kunnen zo tijdig maatregelen nemen. Dit project wordt mede 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, Antwerpen en Zeeland.



Werkingsgebied VTS uitgebreid

De Vlaams-Nederlandse Schelderadarketen werd vorig jaar uitgebreid met een radartoren in zee op de Vlaamse Oostdyckbank. De radarantenne van deze toren draait sinds een aantal maanden op volle toeren. De radartoren maakt het mogelijk het werkingsgebied van het Vessel Traffic Services uit te breiden.

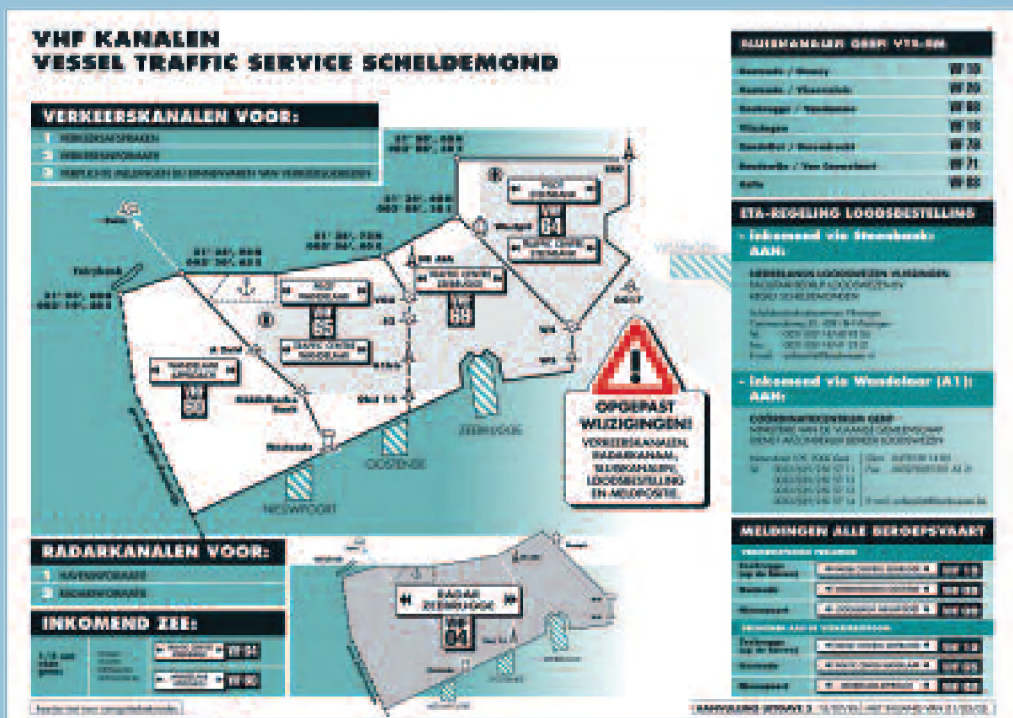
De gevolgen van een scheepsongeval kunnen voor mens en milieu zeer groot zijn. Daarom is het een taak van de overheid om verordenend en voorkomend op te treden. Een groot gebied voor de Vlaamse Kust was niet opgenomen in het gemeenschappelijk werkingsgebied van VTS Scheldemond. Het aanloopgebied Wandelaaar kon voorheen slechts op grote afstand bekeken worden. Hierdoor was het moeilijk om kleine doelen vanaf de wal te detecteren. Het verkeersbegeleidend systeem was ook niet toereikend voor het geven van "Loodsen op Afstand" (LOA) op grote schaal.

Zeewaartse uitbreiding

Met ingang van 1 maart 2005 is het werkingsgebied van het Vessel Traffic Services Scheldemond een stuk uitgebreid. De grens aan de westzijde is verlegd tot aan de landsgrens tussen Frankrijk en België. Het nieuwe blok tussen de Franse grens en de watertoren van Westende heeft als roepnaam "WANDELAAR APPROACH" met als verkeerskanaal marifoonkanaal 60. Aan het blok Wandelaar is het ankergebied Westhinder toegevoegd en ook de route West-rond is opgenomen in het werkingsgebied. Het nieuwe VTS gebied voldoet aan de geldende internationale normen.

Aanwerving en opleiding personeel

De afdeling Scheepvaartbegeleiding wief voor de begeleiding van het scheepvaartverkeer in het nieuwe radar dekkingsgebied acht verkeersleiders aan. Vanuit de Verkeerscentrale van Zeebrugge bewaken zij in continudienst het blok "Wandelaar



Approach". Zij kregen hiervoor een opleiding van zes maanden in de verkeerssimulator in Kallo en liepen een aantal maanden stage op de werkvloer in

Zeebrugge. Een extra opleiding, om specifieke verkeerssituaties in het gebied in goede banen te leiden, loopt.

Blik over de grenzen

Reeds vóór de bouw van de radartoren Oostdyckbank was er belangstelling vanuit het aansluitend Franse VTS gebied van Cap Gris Nez en het MRCC Dover Coast Guard. Over de uitwisseling van radarbeelden wordt op dit moment met de Franse en Engelse collega's onderhandeld.



Radartoren
Oostdijckbank
zorgde voor
uitbreiding van VTS

Kanaal van Gent naar Terneuzen

Maritieme toegankelijkheid van groot belang

Hank Prins, teamleider scheepvaart en vaarwegen bij Rijkswaterstaat, heeft al zijn hele werkzame leven een hechte band met het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Naast havenmeester van Terneuzen was hij plaatsvervangend hoofd beleidszaken en tevens plaatsvervangend hoofd operationele zaken van het Kanaal. Eenmaal bij Rijkswaterstaat in dienst liet het Kanaal hem niet los. Als voorzitter van TGS en TGO (werkgroepen van de Technische Schelde Commissie) is hij er nog dagelijks mee bezig. Welke zaken spelen er op dit moment? Hank Prins doet verslag.

'De maritieme toegankelijkheid van het kanaal is momenteel een hot issue', steekt Hank van wal. 'De tunnel bij Sluiskil, de radarisatie van de Zelzate brug, de vervanging van rolbruggen door basculebruggen, ze zijn volop in discussie.' Binnen TGS en TGO praten Nederlandse en Vlaamse ambtenaren regelmatig over deze onderwerpen. 'De samenwerking tussen de verschillende leden van de werkgroepen loopt erg goed', zegt Hank. 'Ik vind het een schoolvoorbeeld van grensoverschrijdende samenwerking. We gaan informeel met elkaar om. Het feit dat we een Nederlandse voorzitter en secretaris hebben, tekent de goede sfeer.'

Nieuwe zeesluis bij Terneuzen?

Consensus bereiken

Hank: 'De verbetering van de toegankelijkheid van het kanaal is een boeiend onderwerp van gesprek. We proberen consensus te bereiken tussen de verschillende partijen en effenen op die manier het pad voor besluitvorming. Zo praten we ook over een nieuwe zeesluis bij Terneuzen. Moet die er wel of niet komen? We wisselen inzichten uit en voeren een open discussie.'

Nieuwe tijden, nieuwe regels

Ander onderwerp van gesprek is de wet- en regelgeving rond het Kanaal. 'Het beleid moet afgestemd worden op nieuwe ontwikkelingen', zegt Hank. 'De komst van

steeds grotere zeeschepen bijvoorbeeld vraagt om nieuwe regels.' Ook actueel is de vervolgfase van het onderzoek Baltazar-Van Gelder. 'De financiële onderbouwing was in eerste instantie wat te mager. Nu wordt het accent meer gelegd op de kosten-baten verhouding.'

En de toekomst?

'We hebben gezien dat na de openstelling van het sluisencomplex bij Terneuzen in 1968 de havens van die stad en van Gent een spectaculaire groei doormaakten', zegt Hank. 'De ontwikkeling van de havens langs het kanaal zou door de in studie zijnde aanpassingen weer een positieve stimulans kunnen krijgen.'



'Erkennen van gezamenlijke belangen en zoeken naar zaken die ons binden'

Drieëntwintig jaar overleggen over grensoverschrijdend "nautisch" Scheldebeheer heeft Kees Polderman achter de rug. Van 'knarsetandend vaststellen waar je het niet over eens was' begin jaren 80 tot de prettige en vruchtbare samenwerking nu, dat is de ontwikkeling die Kees Polderman (tot 1 april waarnemend directeur transportveiligheid van het ministerie van Verkeer en Waterstaat) als geen ander meegemaakt heeft. Hij vindt het nog steeds een klein wonder dat het gezamenlijk nautisch beheer van de Westerschelde gelukt is. Een analyse.



Waaraan is te danken dat er nu zo eendrachtig samengewerkt wordt? 'Dat heeft heel veel te maken met de toevallige personen die zich in de loop der jaren hebben gemanifesteerd op dit terrein', meent Kees. 'Van de wat stijve stijl formalistische waterstaatkundige ingenieurs van vroeger tot de veel politiekere managers van nu, dat is al een heel verschil. Bovendien heeft zich maar een beperkt aantal mensen met deze problematiek bezig gehouden al die jaren. We leerden elkaar dus gaandeweg steeds beter kennen en vooral vertrouwen.'

Concreet project

'Wat ook belangrijk is geweest, is de ontwikkeling van de Schelderadarketen vanaf medio jaren 80. Dat maakte de samenwerking tussen Nederland en Vlaanderen ineens heel concreet. We moesten een gezamenlijke filosofie ontwikkelen. Wie gaan we begeleiding geven? Hoe gaan we dat doen? Dat te bepalen bracht ook een onderlinge solidariteit en betrokkenheid met zich mee.'

Loodstarieven losgelaten

'Medio jaren 90 volgde een laatste belangrijke ontwikkeling: principes en verdragen die van oudsher bestonden, mochten ter discussie worden gesteld. Zo werd het welhaast "heilige" principe van de koppeling van de loodsgelden tussen Antwerpen en Rotterdam losgelaten. Dat had te maken met de invoering van de marktwerking bij het loodswezen in Nederland. Als compensatie voor de ont koppeling bood Nederland Vlaanderen aan de Westerschelde op nautisch gebied voortaan gezamenlijk te gaan beheren. Dit gebaar van Nederland was best groot, misschien wel groter dan de Vlamingen dachten. Hoe het ook zij, het is een belangrijke stimulans voor het gezamenlijk nautisch beheer.'



Kees Polder met links een bronzen buste van Jan van Speijk ("dan liever de lucht in")

Zwaardere rol PC

Hoe ziet Kees de toekomst van het nautisch beheer? 'Ik verwacht dat de Permanente Commissie een zwaardere rol krijgt. Behalve het beheer, zal ook het beleid steeds vaker samen vorm gegeven worden. Wat we van de afgelopen jaren geleerd hebben, is dat als je wilt samenwerken, je dat ook kunt. Dat hoeft niet perse in een verdrag vast te liggen. Tien jaar geleden was het gezamenlijk beheer nog ondenkbaar. Het point of no return hebben we nu allang bereikt.'

Internationaal voorschrift

En wat heeft de IMO (International Maritime Organization) hier mee te maken? Kees heeft hier als voorzitter van het Subcommittee on Safety of Navigation van de IMO een duidelijke mening over: 'Doordat de technische mogelijkheden voor verkeersmanagement en de bijbehorende uitrusting van schepen internationaal voorgeschreven worden, hoeven

we daar niet meer over te discussiëren. We kunnen onze energie ergens anders in stoppen.' Kees laat daarbij zijn bewondering blijken voor de wijze waarop in de Schelderegio actief wordt ingespeeld op de vernieuwingen in en om het nautisch beheer: 'Ook dat is een verworvenheid die zonder samenwerking ondenkbaar was geweest!'



Veiligheid voor alles

Recreatievaart op de Westerschelde

Wat mag wel en wat mag niet op de Westerschelde? Gemeenten, projectontwikkelaars én watersporters zijn op zoek naar het antwoord. Het onderzoek naar de nautische aspecten van het uitbreiden van jachthavens is inmiddels afgerond. Naar aanleiding van reacties van betrokkenen is onlangs een vervolgstudie van start gegaan. De resultaten daarvan worden in oktober 2005 verwacht.



Colofon

Uitgave

Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

3500 exemplaren

Redactie

Eva Descamps, Anna van der Heijden,
Arlette Lambrechts, Ben Sinke,
Nicolaas Vlaeminck,
Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zeeland)
0031 (0) 118 62 24 83
Nicolaas Vlaeminck (Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap)
0032 (0) 25 53 02 48

Fotografie

Roel Piersma
Rijkswaterstaat Zeeland
Input/Output Fotografie
Ente Breed
Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap

Met medewerking van

Lievens Communicatie, IJzendijke
Pitman Grafisch Bedrijf B.V., Goes

Voor extra exemplaren neemt u contact
op met Lievens Communicatie
0031 (0) 117 30 11 00 of
info@lievenscommunicatie.nl

Overname artikelen na toestemming
eindredactie.

*Spectaculaire
sprongen alleen
buiten de vaargeul!*

De provincie en de gemeenten rond de Westerschelde zouden graag zien dat de jachthaven-capaciteit uitgebreid kan worden. Dat is goed voor de recreatie en de werkgelegenheid. Sinds 1991 (Beleidsplan Westerschelde) wordt de ontwikkeling van nieuwe jachthavens ontmoedigd. Bescherming van de natuurwaarden in het gebied en het zekerstellen van een veilige en vlotte doorvaart voor zeevaart en binnenvaart lagen aan deze zienswijze ten grondslag. In het nieuwe onderzoek wordt informatie aangedragen voor een integrale afweging. Er wordt niet alleen gekeken naar de natuurwaarden, ook de economische aspecten en de benutting van de ruimte worden meegenomen. Voorop blijft staan dat onveilige situaties voorkomen moeten worden.

Zeilplanken

Aanvragen voor uitbreiding of ontwikkeling van jachthavens worden wel behandeld. Maar het is afhankelijk van de locatie of de plannen doorgezet kunnen worden. Voor andere recreatieve gebruikers van de Westerschelde is meer duidelijkheid. Steeds meer surfers zoeken de Westerschelde op. Het weidse water en de immer aanwezige wind oefenen een grote

aantrekkingskracht uit op deze watersporters. Maar het is niet toegestaan in de vaargeulen. In april vaardigde de Rijkshavenmeester een Bericht aan de Scheepvaart (Bass*) uit die surfen op een zeilplank en kitesurfen (op door een vlieger voortbewogen planken) in de vaargeulen verbiedt.

Waterscooters aan banden

Voor duikers is de Westerschelde niet interessant. Je ziet immers geen hand voor ogen! Niettemin zal binnenkort een Bass worden uitgevaardigd waarin het duiken in de vaargeulen ook formeel verboden wordt. Wie wel eens wandelt langs de Westerschelde, zal het opvallen dat de waterscooter in opkomst is. Steeds meer van deze watervoertuigen strijden om het hardst op het water. In de vaargeul is dit verboden**. Daar is het te gevaarlijk. In de overige gebieden mag het soms ook niet, afhankelijk van de gemeentelijke verordening. Zowel de regulering van het gebruik van zeilplanken als waterscooters en het duikverbod zullen te zijner tijd opgenomen worden in het Scheepvaartreglement Westerschelde.

* Bass 023/05

** Bass 028/04