



Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening en Kust - Rijkswaterstaat Zeeland | n° 14 juni 2009



Proefvaarten met schepen langer dan 360 meter

Nieuwe generatie containerschepen op de Westerschelde



Proefvaarten met containerschepen langer dan 360 meter moeten uitwijzen of het huidige toelatingsbeleid op de Westerschelde kan worden uitgebreid. De Permanente Commissie (PC) heeft de proefvaarten grondig voorbereid en de nodige maatregelen genomen om een veilige en vlotte vaart te waarborgen.

De MSC Beatrice was het eerste containerschip langer dan 360 meter die de Schelde op- en afvoer

Op basis van een grondige evaluatie van de proefvaarten zal de PC beoordelen of een structurele verhoging van de huidige lengtelimiet van 360 meter op de Westerschelde verantwoord is. Bij dit proces zijn ook de provincie en de Veiligheidsregio Zeeland betrokken. Voor deze partijen is de bestrijding van een calamiteit met een groot containerschip een belangrijk aandachtspunt.

In deze nieuwsbrief

Nieuwe generatie containerschepen op de Westerschelde	2
Teamwerk is belangrijk	5
Hoofdverkeersleider Jaap van der Laan	6
Wijziging meldingsprocedure gevaarlijke stoffen	7
Dwarstroommeting op de Westerschelde	7
De bouw van het Antwerp Coordination Centre	8
De oren en ogen op de Schelde	9
Centrale bediening op afstand	10
Onderzoek VTS 2020	11
GNB Infodag	11
Studie ketenbenadering	11
Nieuwe marifoonblokindeling	12

*Foto omslag:
De MSC Beatrice op de Westerschelde*

• Simulatoronderzoek

Tot nu toe is de maximum toegestane lengte voor schepen op de Westerschelde 360 meter. Wegens de schaalvergroting in de containervaart overtreft de nieuwe generatie containerschepen deze lengtelimiet. Het Waterbouwkundig Laboratorium Borgerhout (WLB) heeft in opdracht van de Vlaamse overheid onderzoek uitgevoerd naar de mogelijkheid om de jongste generatie containerschepen ook naar en vanuit Antwerpen te laten op- en afvaren. Het betreft schepen met een lengte vanaf 360 tot 398 meter en een laadvermogen tot 14.000 TEU¹. Het gedrag van de onderzochte schepen in de smalle en bochtige trajecten van de Westerschelde werd op realistische wijze nagebootst op de twee vaarsimulators van het WLB. Op de twee aan elkaar gekoppelde simulators werden honderden ontmoetingen tussen grote containerschepen uitgevoerd tijdens real-time vaarten onder moeilijke meteorologische omstandigheden. Uit de studie blijkt dat de vaart op de Westerschelde vanuit



De proefvaart trok veel belangstellenden

nautisch veiligheidsoogpunt mogelijk is, mits aan een aantal randvoorwaarden wordt voldaan. De voorwaarden hebben betrekking op de simulatortraining van de loodsen, de gerichte aandacht van de verkeersleiding aan de wal en een verzekerde invulling van de nautische keten. Slechts op een drietal plaatsen op de Schelde moeten ontmoetingen tussen grote containerschepen worden vermeden.

• Bestuurlijke consultatie

De PC vond het raadzaam om de Zeeuwse bestuurders en de Veiligheidsregio Zeeland te raadplegen over de studieresultaten en de wijze waarop ze willen omgaan met de mogelijkheid om grotere containerschepen op de Schelde toe te laten. Uit de consultatie blijkt dat de bestuurlijke zorg niet zozeer slaat op de nautisch-technische aspecten maar wel op de calamiteitenbestrijding en de externe veiligheid. De bestuurders plaatsen kanttekeningen bij de operationele slagkracht om een mogelijke calamiteit met een groot containerschip langer dan 360 meter adequaat te bestrijden. Ook vragen zij zich af of het tijdig en accuraat beschikbaar krijgen van de gegevens over de gevaarlijke stoffen die zich in de containers bevinden mogelijk is. Verder zijn de mogelijke gevolgen voor de ligging van de risicocontouren onderdeel van de bestuurlijke bezorgdheid. De PC heeft toegezegd de bestuurlijke punten mee te nemen in het verdere besluitvormingsproces.

• Eerste proefvaart

In maart 2009 heeft rederij Mediterranean Shipping Company (MSC) uit Genève, de grootse containerklant van de Antwerpse haven, een verzoek ingediend om begin april de Schelde op- en af te varen met de MSC Beatrice (lengte: 366 m, breedte: 51,2 m). Op basis van een analyse van het volledige scheepsdossier en na het uittesten in het WLb, heeft de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) vastgesteld dat de MSC Beatrice de vereiste vaareigenschappen bezit. Ter voorbereiding van de proefreis heeft de GNA, in overleg met alle schakels in de nautische keten, een plan van aanpak opgesteld waarin de nautisch-technische en veiligheidsvoorwaarden zijn opgenomen waaronder de proefvaart kon plaatsvinden. De voorwaarden omvatten onder meer:

- uitvoeren van de proefvaart bij daglicht, niet bij mist of felle wind;
- sluitende afspraken tussen alle nautische schakels;
- het beschikbaar zijn van voldoende sleepcapaciteit;
- de loodsen aan boord moeten de vereiste simulatortraining op het WLb hebben doorlopen;
- de loodsen maken gebruik van het SNMS² navigatiesysteem, waardoor ze op elk moment inzicht hebben in de snelheid, de koers, de rate of turn en een tot op centimeters nauwkeurige positiebepaling van het schip;
- instructies voor de verkeersleiders inzake een ver doorgevoerde verkeersbegeleiding;
- opstellen van een sluitende vaarplanning.

¹ TEU: Twenty Feet Equivalent Unit, eenheid voor containerafmetingen.

² SNMS: Schelde Navigator voor Marginale Schepen



Na uitvoerig beraad en na vaststelling dat de organisatorische en preventieve maatregelen uitgewerkt door de GNA de nodige veiligheidsgaranties boden, heeft de PC toelating gegeven voor het uitvoeren van een proefreis met de MSC Beatrice.

• Evaluatie eerste proefvaart

De opvaart op 7 april en de afvaart op 10 april van de MSC Beatrice werd op 11 april met alle betrokken partijen grondig geëvalueerd. Uit de nautisch-technische evaluatie is gebleken dat dankzij de nauwgezette uitvoering van het plan van aanpak de op- en afvaart vlot en veilig zijn verlopen. Wel is hier en daar het plan van aanpak verfijnd met het oog op volgende proefvaarten. Tijdens de evaluatie over de bestuurlijke veiligheidsaspecten heeft Rijkswaterstaat met de Veiligheidsregio en de provincie Zeeland afgesproken om gezamenlijk de problematiek inzake calamiteitenbestrijding van grote containerschepen te onderzoeken. Ook is overeengekomen om de schaalvergroting in de containervaart mee te nemen in de actualisatiestudie externe veiligheid. Vertegenwoordigers van de Veiligheidsregio en provincie Zeeland zullen deelnemen aan de begeleidingscommissie van de studie. Het Nederlandse kennisinstituut TNO dat als onafhankelijke deskundige bij de twee evaluaties was ingeschakeld, heeft geconstateerd dat de evaluaties correct zijn verlopen.

• Continuering proefvaarten tot juni

Op grond van de evaluaties van de eerste proefvaart stelde de PC vast dat op verantwoorde wijze andere proefvaarten met grote containerschepen konden plaatsvinden volgens het aanloopschema dat MSC tot juni had ingediend. Het betreft zusterschepen van de MSC Beatrice en ook MSC containerschepen met beperktere afmetingen (lengte: 364 m, breedte: 45,6 m). Nagenoeg wekelijks loopt een van die schepen op proefbasis de haven van Antwerpen aan. Het plan van aanpak met de daarbij horende preventieve maatregelen en randvoorwaarden blijft van kracht. Ook zullen er vier meetreizen worden uitgevoerd: twee bij opvaart en twee



De loodsen maken gebruik van een navigatiesysteem waarmee ze tot op centimeters nauwkeurig de positie van het schip kunnen bepalen

bij afvaart van een groot MSC containerschip. Het Nederlandse onderzoeksinstituut MARIN brengt de nodige apparatuur aan boord om allerlei aspecten ten aanzien van het vaargedrag van dergelijke schepen nauwkeurig te meten. Dit laat toe om de conclusies van het WLB onderzoek in de realiteit te toetsen.

- **Vervolgtraject: besluitvorming PC**

Begin juni was er met alle betrokken partijen een tweede evaluatie van de proefvaarten op de twee sporen: nautisch-technisch en calamiteitenbestrijding. Op basis van de evaluaties beslist de PC over een aanpassing van het toelatingsbeleid voor de MSC tot december. In december 2009 evalueert de PC vervolgens de aanpassing van het toelatingsbeleid en stuurt die waar nodig bij op basis van de opgedane ervaringen en de uitkomsten van het onderzoek naar de externe veiligheid. De PC betreft bij haar besluitvorming ook de provincie en de Veiligheidsregio Zeeland.

Permanente Commissie

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) is het hoogste orgaan in de organisatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. Ze is verantwoordelijk voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in de Schelderegio. De PC is opgericht in uitvoering van artikel 9 van het verdrag van 19 april 1839 dat de scheiding tussen Nederland en België regelde. Dit artikel bepaalt dat voor de Scheldevaart het loodswezen en de betoning worden onderworpen aan een gemeenschappelijk toezicht, uitgeoefend door wederzijdse commissarissen.



Teamwerk is belangrijk

‘Teamwerk daar komt het op aan’, vertelt de Vlaamse rivierloods Willem De Rydt. Hij is nog helemaal vol van zijn ervaringen bij het beloodsen van het grootste schip dat tot nu toe de Antwerpse haven aanliep. ‘Een perfecte communicatie met de kapitein en de sleepboten. Samen met alle betrokken actoren hebben we de klus geklaard.’

‘Met 22 jaar ervaring als rivierloods ken je de Schelde als je broekzak en heb je elke situatie al eens meegemaakt’, gaat Willem verder. ‘Toch ben ik blij dat ik geoefend heb op de simulator in Borghout om deze schepen in de sluis te brengen. Ik heb deze manoeuvre met het schip meerdere keren gesimuleerd onder alle mogelijke omstandigheden van wind en stroming. De simulator is een enorm hulpmiddel en door de jaren heen steeds verder geperfectioneerd. Toch weet je dat het echt is als je aan boord staat en je voelt het schip trillen onder je voeten. Ik had geen betere omstandigheden kunnen bedenken: windkracht 2 tot 3 en een westen- tot zuidwestenwind. Ik had één sleepboot vooraan laten aanspannen en twee achteraan en zonder te stoppen voeren we in de aslijn van de sluis de geul binnen. Prachtig!’



- **Niet alleen**

Loods De Rydt is een bescheiden man: ‘Noteer maar dat dit niet enkel mijn verdienste is. Een dergelijk schip doe je niet alleen. Ik was blij dat mijn collega Frank Bernaers aan boord was. Terwijl ik aan bakboord stond hield hij het schip aan stuurboord in de gaten. Tenslotte hadden we 220 meter achter ons! We stonden ook bij het binnenvaren van de sluis meer dan 50 meter van elkaar. Gelukkig heb je dan je portofoon bij je om met elkaar te communiceren. Daarnaast bediende collega Hein De Brauwer de SNMS zodat we telkens perfect onze positie en snelheid over de grond konden controleren. En ja er waren ook nog enkele “officials” aan boord maar daar hadden we gelukkig geen last van.’

‘Wat een hoogte! Vanaf Vlissingen zag ik Veere liggen’



‘Het is voor een kapitein een serieuze taak met veel verantwoordelijkheid om zo’n groot schip over onze kronkelende rivier te varen’, vertelt Jaap van der Laan, hoofdverkeersleider op de Verkeerscentrale in Vlissingen, over de proefvaarten van de grote containerschepen over de Westerschelde. ‘Een vrachtwagen rijdt ook makkelijker op de A58 dan over een dijkweggetje met veel bochten.’

Toch is het niet onmogelijk blijkt uit de inmiddels vier gemaakte proefvaarten. Jaap: ‘Wij als Nederlandse hoofdverkeersleiders en mijn Vlaamse collega’s, nautische dienstchefs, zorgen ondermeer voor de coördinatie van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied. Het verzoek van rederij MSC kwam om met containerschepen die groter zijn dan de huidige regelgeving toestaat naar Antwerpen te varen. Speciaal hiervoor hebben we een plan van aanpak gemaakt die de schepen onder bepaalde voorwaarden toelaat in de testperiode. De rederij moest bijvoorbeeld een volledig dossier met gegevens aanleveren. Het loodswezen maakt een sluitend vaarplan en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) controleert dit aan de hand van de Westerschelde planner (WESP) en geeft toestemming voor op of afvaart. Verder was het een eis dat er een waarnemer van de GNA zou meereizen.’

• Nabootsen

‘Ter voorbereiding op de vaarten is een simulatoronderzoek uitgevoerd om te kijken of het mogelijk is dat schepen op be-

paalde locaties elkaar kruisen en wat voor invloed bepaalde weersomstandigheden hebben. Het zijn echt grote gevaartes die veel ruimte nodig hebben. Als ze de Westerschelde opvaren, kunnen ze pas in Antwerpen weer draaien. Verder verplaatsen ze veel water. We moesten dus goed weten wat voor invloed dat heeft op de rest van het vaarwater en het overige scheepvaartverkeer. Ook hebben de loodsen training gehad met de simulator in Borgerhout. Een andere voorwaarde uit het plan van aanpak was namelijk dat er twee loodsen megingen in plaats van één. En die moeten natuurlijk ook goed voorbereid zijn.’

• Indrukwekkend

‘Na de uitgebreide voorbereidingen mocht ik meevaren met de MSC Luciana op 22 april 2009. Op het beeldscherm in de controlekamer is het een stipje, dat net zo groot is als alle andere schepen. Maar in het echt: wat een hoogte! Ik kon Veere zien liggen toen we bij Vlissingen voeren. Het was heel interessant om mee te gaan en zo een goede indruk te krijgen hoe dat nou is op zo’n groot schip. Het zicht is bijvoorbeeld heel anders, je kijkt eigenlijk bovenop het water. Ook was ik benieuwd naar de helling van het schip in de bochten en hoe de stureigenschappen van zo’n groot schip zijn. Het was indrukwekkend om te zien hoe makkelijk sturen eigenlijk ging. Verder heb ik aan boord de ladinggegevens en het stuwplan opgevraagd en die had ik binnen enkele minuten tot mijn beschikking. Ook kon ik kijken of de simulatorverslagen en de werkelijkheid overeen kwamen. Al mijn ervaringen heb ik genoteerd en aan het einde van de proefperiode gaan we met alle autoriteiten evalueren.’

Vaarwegautoriteit blijft op de hoogte

Wijziging meldingsprocedure gevaarlijke stoffen

De verplichting om de aanwezigheid van gevaarlijke stoffen aan de vaarwegautoriteit te melden, is komen te vervallen in de nieuwe Nederlandse Regeling Vervoer Gevaarlijke stoffen met Zeeschepen (RVGZ). Deze is op 24 november 2008 ingegaan. Schepen moeten de stoffen aan boord wel melden aan de havenautoriteit.

In het beheersgebied van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer is sprake van een unieke situatie: de haven- en vaarwegautoriteit zijn gescheiden. Om te zorgen dat de vaarwegautoriteit ook op de hoogte is van het vervoer van gevaarlijke stoffen en kan zorgen voor een veilige en vlotte vaart moest er een nieuwe regeling komen. In een gezamenlijke bekendmaking in de Staatscourant van

12 februari 2009 zijn regels opgenomen, waardoor schepen alsnog melding moeten maken bij de vaarwegautoriteit. De Permanente Commissie houdt toezicht op het effect van deze regeling. Na een jaar zullen zij evalueren en zo nodig bijsturen.

- **Uitzondering voor lege tankers**

Een uitzondering op de nieuwe regel zijn lege tankers die nog niet zijn ontgast van gevaarlijke stoffen of overblijfselen. Voor deze schepen is geen verplichting om zich te melden aan de havenautoriteit. Zij moeten zich wel melden bij de vaarwegautoriteit.

Dwarstroommeting op de Westerschelde

Nabij Hansweert ontstaat een aantal keer per jaar bij hoogwater een gevaarlijke dwarsstroom, die ongeveer veertig minuten aanhoudt. Schepen worden hierdoor gevaarlijk gehinderd. Om de waterbeweging van dit gebied continu te kunnen volgen is door diensten Noordzee (Vaarwegmarkering) en Zeeland (Meetadviesdienst) een meetboei ontwikkeld die informatie over de stroomsnelheid en -richting elke minuut beschikbaar gaat stellen.

De gevaarlijke dwarsstroom nabij Hansweert



De meetapparatuur is in de boei geplaatst



De Verkeersleiders volgen deze gegevens en waarschuwen de schepen voor de gevaren van de dwarsstroming. De boeivorm en verankeringmethode zijn speciaal ontwikkeld voor maximale stabiliteit en de meetinstrumentatie en datacommunicatie voor het RMI meetnet water. Het meetinstrument (ADCP) is in de koker onder de boei geplaatst. De meetboei is op 7 april 2009 in het Zuidergat op positie gelegd. De waterbeweging wordt over de totale diepte tot nabij de bodem gemeten. Daarna worden op drie hoogten de stroomsnelheden en -richtingen bepaald. De meetopstelling is nog een prototype. De meetgegevens worden eerst gecontroleerd en pas daarna aan de gebruikers beschikbaar gesteld.

De bouw van het Antwerp Coordination Centre

De voorbereidingen voor de bouw van het Antwerp Coordination Centre (ACC) in de Antwerpse haven zijn in volle gang. Meer dan honderd ontwerp bureaus hebben zich begin dit jaar ingeschreven voor de opdracht. Inmiddels zijn hieruit vijf bureaus geselecteerd. In oktober wordt uit deze bureaus een keuze gemaakt.

In het havencoördinatiecentrum komen alle partijen samen die betrokken zijn bij de afhandeling van scheepvaart in en rond de haven van Antwerpen. Dit is een concrete uitwerking van de ketenbenadering. Door alles op één werkvloer te bundelen, wordt de dienstverlening geoptimaliseerd.

- **Nieuwe verkeerstoren**

Het coördinatiecentrum krijgt een nieuwe verkeerstoren die dusdanig wordt geconstrueerd en uitgerust dat een beter zicht op de grote containerterminals gelegen aan de Schelde en de schepen die aan en af varen naar het Deurganckdok verkregen wordt. Vaak komen hier zeer grote schepen die moeten zwaaien, oftewel omdraaien en vervolgens achterwaarts naar binnen varen. Bij deze manoeuvre is zicht een goede aanvulling op de

techniek. De nieuwe toren moet een betekenisvolle "landmark" worden in het maritieme landschap.

- **Crisiscentrum voor havengebied**

Het nieuwe gebouw biedt straks plaats aan zestig werknemers. Er komen voor hen de nodige sociale ruimtes. Verder krijgt het ACC een uitgebreid datacenter en een hoog technologisch crisiscentrum met een bezoekersruimte. Het is namelijk de bedoeling dat het coördinatiecentrum straks ook gaat dienen als crisiscentrum voor het havengebied van Antwerpen.

- **Aandacht voor milieu**

Aan het ontwerp bureau wordt gevraagd om te letten op de duurzaamheid van het gebouw en de materialen. Ook energiezuinig bouwen is belangrijk. Een haalbaarheidsstudie naar alternatieve energiesystemen maakt daarom ook deel uit van de opdracht. Als alles volgens de planning verloopt, wordt het gebouw medio 2013 opgeleverd.

Huidig havencoördinatiecentrum in Antwerpen



De oren en ogen op de Schelde



Nieuw patrouillevaartuig
van Rijkswaterstaat

Meer “geel” op het water; dat is de ambitie van Rijkswaterstaat. De organisatie wil meer herkenbaar, benaderbaar en aanspreekbaar zijn op de vaarwegen. Dat past bij een publieksgerichte overheidsorganisatie. ‘Dit heeft natuurlijk gevolgen’, vertelt Marinus Touw, Clustercoördinator Nautisch Westerschelde. ‘Zo zijn er meer mensen en nieuwe vaartuigen nodig.’

Rijkswaterstaat wil dat er dag en nacht één patrouillevaartuig op de Westerschelde is. Dit is noodzakelijk, omdat de Schelde druk bevaren wordt door zee-, binnen- én pleziervaart. ‘Nu we meer aanwezig moeten zijn op het water, is extra mankracht nodig’, legt Marinus uit. ‘Daarnaast wordt onze vloot vernieuwd. Onze huidige schepen zijn qua leeftijd en techniek verouderd. Nieuwe schepen zijn noodzakelijk om de grotere en snellere schepen die tegenwoordig op de Westerschelde varen, bij te kunnen houden. Eind vorig jaar hebben we daarom de RWS 70 in gebruik genomen.’

- Alles in de gaten

‘Wat patrouillevaartuigen precies doen? Dat is heel divers. Eigenlijk zijn de bemanningsleden de oren en ogen van Rijkswaterstaat. Ze houden alles op het water in de gaten. Het werk valt uiteen in drie categorieën: verkeersmanagement, watermanagement en beheer, onderhoud en ontwikkeling. Bij verkeersmanagement kun je bijvoorbeeld denken aan het controleren van vergunningen en nagaan of iedereen zich aan de verkeersregels houdt. Een voorbeeld van watermanagement is dat de bemanning op het milieu let. Stel dat ze een olievlek of veel dode dieren ontdekken, dan ondernemen ze direct actie. Onder beheer, onderhoud en ontwikkeling valt bijvoorbeeld de inspectie van de geulwandverdedigingen. Als dit beschadigd is, geeft de bemanning dat door, zodat het snel weer gerepareerd wordt.’

- Goede samenwerking

Patrouillevaartuigen zorgen ook voor verkeersbegeleiding bij calamiteiten en andere bijzondere situaties. Marinus: ‘Bijvoorbeeld bij de begeleiding van het containerschip MSC Beatrice in april. Dit schip is zes meter langer dan op de Schelde is toegestaan, maar had dispensatie gekregen van de Vlaams-Nederlandse Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA). Ons patrouillevaartuig heeft het schip begeleid met een riviermeester van het Schelde Coördinatie Centrum aan boord. Alles is prima verlopen.’

RWS 70

De RWS 70 is het eerste patrouillevaartuig van een nieuwe generatie. Het schip is snel, wendbaar en kan zowel op binnenwateren als op zee opereren. Verder is het schip uitgerust met moderne motoren, die minder CO₂ uitstoten. Bovendien heeft het vaartuig een asloze boegschroef waardoor er geen smeerolie meer nodig is. Hierdoor wordt olieverontreiniging in het water voorkomen. In december 2008 heeft Tineke Huizinga, staatssecretaris van Verkeer en Waterstaat, het vaartuig gedoopt op scheepswerf De Haas in Maassluis. Aan Waterdistrict Westerschelde de eer om dit eerste nieuwe patrouillevaartuig in gebruik te nemen. De komende jaren worden er in het hele land nog negen van deze patrouillevaartuigen in de vaart genomen.

Centrale bediening op afstand

Sinds 2 maart 2009 worden de Zandkreeksluis, Grevelingensluis, Bergsediepsluis met bijbehorende bruggen en de Roompotsluis op afstand bediend. Het is de bedoeling dat op termijn ook de sluis Terneuzen en bruggen Sluiskil en Sas van Gent in het gebied van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) centraal bediend worden.

Na de kleine sluizen en bruggen van Rijkswaterstaat Zeeland, zijn nu de grote aan de beurt', vertelt Mart de Goffau, projectmanager technische realisatie van Modernisering ObjectenBediening Zeeland (MOBZ). 'Zij worden straks bediend vanuit de Nautische Centrale Neeltje Jans en de Nautische Centrale Terneuzen. De voorbereidingen zijn op dit moment in volle gang. Eind mei is de aanbesteding gestart. Bij dit grote project kijkt de Tweede Kamer goed mee. Het is een pilotproject voor Nederland. Als het is afgerond, beslist staatssecretaris Huizinga of andere diensten van Rijkswaterstaat het voorbeeld volgen.'

• Uniek in Nederland

'Verder bereiden we nu de verbouwing van de verkeerscentrale in Terneuzen voor. Hier komen straks de scheepvaartbegeleiding van de GNA én de centrale bediening van sluizen en bruggen bij elkaar. Er is dus meer werkruimte nodig. De Nederlandse visie is dat het verkeersmanagement voor corridors -hoofdtransportassen- in de toekomst per corridor vanuit één nautische centrale geregeld wordt. Dit zorgt voor een beter overzicht en daarmee voor een doelmatigere afwikkeling van de scheepvaart. De centrale van Terneuzen is landelijk gezien de eerste centrale waar bediening en begeleiding op één vloer bij elkaar komt. Dat maakt het project uniek.'

• Voordelen scheepvaart

Centrale bediening heeft verschillende voordelen voor de scheepvaart. 'Zo ontvangt de scheepvaart altijd eenduidige informatie, omdat er per regio vanuit één centrale gewerkt wordt en de operators op dezelfde manier werken', legt Mart uit. 'Verder worden de nautische centrales ingericht met moderne technieken. Bijvoorbeeld met een back-up-verbinding van de bediening. Stel dat er één verbinding tussen het systeem en de brug of sluis uitvalt, dan blijft de werking en veiligheid toch gegarandeerd. Bovendien worden de kleine sluizen en bruggen nu 24 uur per dag bediend. Dat was eerst niet het geval.'

• Positieve evaluatie

De eerste evaluaties van de bediening van de vier kleine sluizen en bruggen vanuit de Nautische Centrale Neeltje Jans zijn positief. 'Alles werkt prima', zegt Mart. 'Het is voor de brug- en sluiswachters natuurlijk wennen dat ze een andere werkplek hebben. Ze kunnen bijvoorbeeld niet meer uit het raam naar de sluis kijken. Toch bevalt het hen goed. Het werk is afwisselender, omdat ze meer sluizen en bruggen in de gaten moeten houden. Bovendien kunnen ze nu met elkaar overleggen in moeilijke situaties, zoals bij mist.'

• Leren kennen

De brug- en sluiswachters zijn vooraf intensief getraind. Bijvoorbeeld in het werken in teamverband en het bedienen van meerdere sluizen. De operators die de grote sluizen en bruggen gaan bedienen, volgen hetzelfde leertraject. Mart: 'Na de trainingen hoorde ik veel enthousiaste reacties. Vooral nuttig was een simulator die waarheidsgetrouw de bruggen en sluizen weergeeft en het bedieningsproces simuleert. De operators kunnen op deze manier hun nieuwe werkomgeving en de techniek leren kennen. Het werkt zo goed dat de opleidingsimulator nu in heel Nederland ingezet gaat worden.'

Centrale bediening op afstand



Onderzoek VTS 2020

Op naar de gewenste toekomstsituatie

Hoe moet de Vessel Traffic Services (VTS) er in 2020 uitzien? Hoe groot is de kloof tussen vandaag en de gewenste situatie over ruim tien jaar? En hoe bereiken we die situatie? Dit wordt onderzocht in de studie 'VTS 2020'.

De Schelderadarketen en de organisatie van VTS-SM (Vessel Traffic Services Schelde en Mondingen) zijn wereldwijd een voorbeeld van hoogtechnologische infrastructuur. De Nederlandse en Vlaamse overheden willen dit graag zo houden. Het onderzoek 'VTS 2020' moet uitwijzen op welke manier dit mogelijk is. De eerste fase bestond uit een toekomstverkenning. Een delegatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer is onder andere op werkbezoek geweest in Zweden en Singapore.

• Thema's

Op dit moment wordt een kloofanalyse gemaakt tussen de huidige en gewenste situatie. Dit gebeurt door het beantwoorden van diverse vragen die ondergebracht zijn in drie thema's: huidige en toekomstige situatie, technologische en organisatorische optimalisatie en roadmap. Vragen die bij de thema's horen zijn onder andere: welke behoeften moet VTS in de toekomst vervullen? Hoe kan de dienstverlening van de VTS-organisatie geoptimaliseerd worden? Welke impact heeft dit op de technologie of de organisatie?

• Najaar 2009

In de laatste fase van het onderzoek wordt realistisch bekeken welke veranderingen op welke manier doorgevoerd kunnen worden, zowel op organisatorisch/bestuurlijk gebied als technisch/functioneel vlak. Naar verwachting is het onderzoek eind 2009 afgerond.

GNB Infodag

Op 22 oktober 2009 is de GNB Infodag in Zeeland.



Studie ketenbenadering

Wat is de stand van zaken?



Workshop over ketenbenadering

'Ketenbenadering' is een veel gebruikt begrip in de regio Schelde. De ketenbenadering beoogt een optimale samenwerking en afstemming van het Nautisch Beheer van de Schelde en de betrokken Scheldehavens. Dit om de wachttijden van schepen terug te dringen en de nautische veiligheid te bevorderen. In april startte een onderzoeksbureau met een studie waarbij ketenbenadering onder de loep wordt genomen.

De studie begon met een inventarisatie en probleemanalyse van de huidige situatie op verschillende gebieden (juridisch, organisatorisch, functioneel, technologisch en internationaal). Vragen die hierbij onder andere een rol spelen zijn: welke hiaten en lacunes zitten in de huidige overeenkomsten? Hoe is de organisatiestructuur op dit moment? Wat zijn de oorzaken van voorkomende wachttijden? Op 11 mei waren de actoren die een rol spelen in de ketenbenadering aanwezig bij een workshop over dit onderwerp. Zij konden reageren op verschillende vragen. Het onderzoeksbureau gaat verder met de verkregen informatie.

• Doorgaan?

Na het afronden van de eerste inventarisatie in september besluit de Permanente Commissie of ze verdergaat met het vervolgtraject van de studie waarin gestructureerd advies en aanbevelingen op de verschillende vlakken centraal staan.

Klare taal op ieder kanaal

Op 1 juli 2009 treedt de nieuwe marifoonblokindeling van het Vessel Traffic Services Scheldegebied in werking. De nieuwe blokindeling is nodig omdat het verkeerskanaal 12 van de Centrale Zandvliet was overbelast. Hierdoor verliep de noodzakelijke communicatie tussen schip en centrale steeds moeilijker, waardoor belangrijke informatie te laat doorkwam.



De nieuwe blokindeling is in opdracht van de Permanente Commissie uitgevoerd. Een werkgroep heeft de blokindeling en de bijhorende procedures uitgewerkt. In deze werkgroep werd de vaarweggebruiker vertegenwoordigd door de Vlaamse en Nederlandse loodsen en de Vlaamse en Nederlandse binnenvaartverenigingen. Ook de Vlaamse en Nederlandse verkeersleiders, het Beheer- en Exploitatieteam en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit zaten in de werkgroep.

• De nieuwe situatie

Verkeerskanaal 12 blijft bestaan en bestrijkt het gebied vanaf boei 55 tot boei 100 in het werkingsgebied van Centrale Zandvliet, met een vooraankondiging voor de zeevaart aan boei 35 (grens werkingsgebied Centrale Hansweert). De essentiële nautische informatie aan de scheepvaart en nautische afspraken tussen vaarweggebruikers gebeuren op kanaal 12.

In het gebied tussen boei 55 en boei 100 zijn twee nieuwe kanalen gekomen:

1. **Port Operation kanaal 85:** Roepnaam 'Schelde Informatie-dienst Antwerpen'. Het kanaal is operationeel vanaf boei 35 tot aan de Wintamsluis. Op dit kanaal komt de Port Operations Informatie aan bod: alle operationele, niet-nautische informatie zoals schut-informatie, RTA's, gebruik sleepboten, extra info bovenop het standaardscheepvaartbericht.
2. **Terminal kanaal 81:** Het kanaal is specifiek ingevoerd voor de operationele schip-schip-communicatie binnenvaart, die varen tussen de terminals. Hier is geen interactie met de centrale mogelijk.

Bovenwaarts boei 100 is er géén actieve verkeersbegeleiding omdat er geen radardekking is. Op het ship-ship **kanaal 10** maken de vaarweggebruikers onderling afspraken.

Wilt u meer informatie over de nieuwe marifoonblokindeling? Bestel dan de folder via info@vts-scheldt.net of via 0032 (0) 59 255 440 of 0031 115 68 68 05. Of download hem via www.vts-scheldt.net

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

4.850 exemplaren

Redactie

Eva Descamps
Ben Sinke
Antoine Vuylsteke
Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zeeland)
0031 (0)118 62 24 83
Antoine Vuylsteke (Agentschap voor Maritieme
Dienstverlening en Kust)
0032 (0)3 222 40 02
(Communicatie verantwoordelijken GNB)

Fotografie

Nederlands Loodstwezen B.V. Regio Scheldemonden,
Rijkswaterstaat Zeeland Dr. Lic. Capt. J.W.P. Prins en
J. v/d Broeke, Eva Descamps, Breed Fotografie

Met medewerking van
Lievens Communicatie, Middelburg
Pitman, Goes

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

Overnemen van artikelen na toestemming van de
eindredactie.