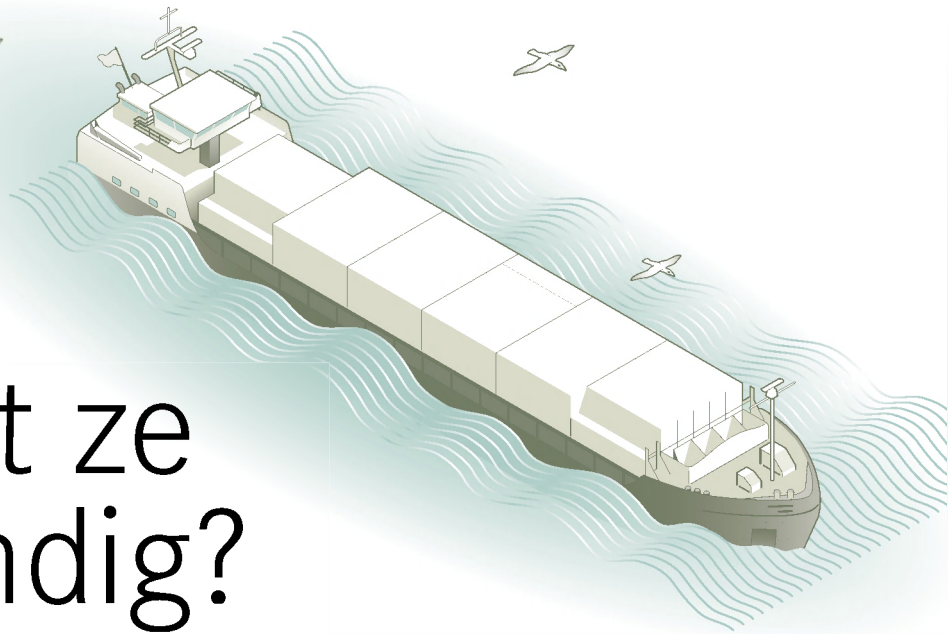


Estuaire schepen

Wat maakt ze golfbestendig?



Versterkte binnenschepen mogen langs de Belgische kust van Oostende of Zeebrugge naar de Westerschelde varen. Maar aan welke technische vereisten moet een binnenschip voldoen om dat estuaire traject te mogen afleggen? We vroegen het aan Bart Heylbroeck, professor Maritieme Techniek aan de UGent en federaal ambtenaar bij de dienst Scheepvaartcontrole.

Vier jaar geleden werd de estuaire vaart nieuw leven ingeblazen met een steunprogramma en een KB over *binnenschepen die ook voor niet-internationale zeereizen worden gebruikt*. Juridisch bestaat het fenomeen al langer: sinds de jaren '60 mogen binnenschepen die afgestemd zijn op een *significante golfhoogte* van 1,2 meter het traject langs de Vlaamse kust afleggen. In 2007 werd in de wetgeving onder meer die golfhoogte aangepast tot 1,7 meter, waardoor de schepen 94 procent van de tijd kunnen uitvaren. Dankzij de nieuwe regeling zijn inmiddels verschillende tankschepen en drie containerschepen met open ruim gebouwd: de Deseo (450 TEU), de Ambers (250 TEU) en de Tripoli (450 TEU).

Gecertificeerd casco

In de praktijk kunnen de schepen onderworpen zijn aan golven van 3,5 meter en hoger. Al drukt Bart Heylbroeck het liever anders uit: 'Wij gebruiken de significante golfhoogte, die gebaseerd is op metingen van de laatste 30 jaar in het vaargebied en kenmerkend is voor

een zeeconditie. Het komt erop neer dat de schepen bestand zijn tegen alle golven uit het spectrum waarbij de 2/3 hoogste golf 1,7 meter is. Volgens de huidige metingen kunnen dat ook golven van 3,5 meter zijn. Al is er statistisch gezien altijd een kans dat er zelfs een nog grotere golf opduikt.'

Estuaire schepen zijn statutair binnenschepen, die over een communautair certificaat beschikken, maar die aan extra bepalingen voldoen. Al bij de bouw van het schip word je met een eerste verschil geconfronteerd, zegt Bart Heylbroeck. 'Anders dan bij een gewoon binnenschip moet de bouw van het casco strikt opgevolgd worden door een classificatiemaatschappij zoals Bureau Veritas. Je kunt dus niet zomaar in China een casco bestellen. Het kan wel, maar het vergt een totaal ander soort projectmanagement om je casco gecertificeerd te krijgen.'

Juridische spitstechnologie

Een ander deel van de meerprijs van een es-

tuair schip hangt samen met het feit dat het structureel zwaarder en conceptueel anders ontworpen is: de boeg is hoger, de accommodatie kan niet worden ontkoppeld aan de romp, de toegang tot het benedenruim heeft een opstapje, de telescopische brug is zwaarder uitgevoerd, de scheepsromp moet bestand zijn tegen het stampen, je bent voorzien op water dat op het dek slaat, de containers kunnen beter worden vastgezet, etcetera. Daarnaast is er, onder meer op het vlak van brandveiligheid, extra uitrusting vereist. Je moet radioapparatuur, aangepaste navigatieverlichting, reddingsgordels en -vloten en elektrische noodvoeding hebben conform de zeevaartnormen, en zo kunnen we nog even doorgaan.

Tot slot is ook in het juridische luik van de estuaire vaart volgens Bart Heylbroeck zeer innovatief. 'Het KB is geen beschrijving van hoe je schip er moet uitzien. De basis is dat je getoetst wordt aan een wetenschappelijk model van risicoanalyse. Dat model is gebaseerd op onderzoeksgegevens die verzameld zijn voor het bouwen van de estuaire roro-schepen Waterways I, II en III van Cobelfret. Enerzijds creëer je hierdoor openheid voor verschillende soorten schepen. Anderzijds is het altijd afwachten hoe je ontwerp in het model zal reageren en of het zal voldoen aan de gestelde criteria. Onze wetgeving heeft alleszins veel aandacht gekregen, onder meer van de Fransen die aansluitend bij het Seine-Nordverhaal Le Havre beter willen ontsluiten.'