



Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening en Kust - Rijkswaterstaat Zeeland | n° 11 december 2007



Gerrit Jan Olthoff volgt Tammenons Bakker op

Gerrit Jan Olthoff, directeur Maritiem Transport, tevens plaatsvervangend directeur-generaal Transport en Luchtvaart, heeft zijn eerste vergadering met de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart achter de rug. Kende hij tot voor een paar jaar de Westerschelde hoofdzakelijk van zijn geregelde bezoeken aan Antwerpen, nu besteedt hij naar eigen zeggen meer uren aan de Zeeuwse dossiers op zijn ministerie dan aan die van andere gebieden. We maken kennis met een gedreven man, die enthousiast vertelt over de samenwerking met de Vlamingen.

‘Ik heb jarenlang bij het ministerie van Justitie gewerkt, aan zaken die met water en scheepvaart niets te maken hebben’, begint Gerrit Jan zijn verhaal. ‘Maar ik voelde me op dit beleidsterrein na ongeveer een half jaar als een vis in het water. Het is boeiend, uitdagend, interessant en leuk.’ Gerrit Jan steekt zijn energie graag in het leggen van verbanden tussen onderwerpen en tussen mensen, vooral als dat tot nu toe niet zo soepel verlopen is. ‘Internationale samenwerking is altijd een uitdaging. Het feit dat ik met een Vlaamse getrouwd ben, heeft me waarschijnlijk een voorsprong gegeven. Ik ben meer dan de gemiddelde Nederlander vertrouwd met de cultuur van de Vlamingen.’



Gerrit Jan Olthoff: ‘Boeiend, uitdagend, interessant en leuk.’

• Vertrouwen en respect

‘Ik heb nu één vergadering meegemaakt van de PC en ik vind het opvallend dat er een volledig vertrouwen in elkaar en respect voor elkaars standpunten bestaat. Volkomen vanzelfsprekend. Wat dat betreft is het gemeenschappelijk nautisch beheer van de Westerschelde een voorbeeld van samenwerking voor andere internationale projecten. Natuurlijk bestaan er verschillen tussen Nederlanders en Vlamingen, ook al spreken we dezelfde taal. We moeten die verschillen niet bagatelliseren, maar zeker ook niet overbelichten. Binnen de PC heb ik een uitstekend contact met mijn Vlaamse collega’s. We spreken elkaar geregeld, attenderen elkaar op bepaalde zaken en hebben een band die zeker ook persoonlijk is.’

• Prioriteit

Gerrit Jan: ‘Het is interessant om te zien hoe je om kunt gaan met begrippen als veiligheid en vlotheid. Wat geef je prioriteit? En is het wel mogelijk om of het een of het ander prioriteit te geven? Nederland en Vlaanderen zullen daar altijd wat verschillend tegenaan blijven kijken. Maar gelukkig staat dat een zakelijk gesprek absoluut niet in de weg.’ Gerrit Jan hoopt dat Nederland spoedig de verdragen ratificeert. ‘Dat geeft een juridische basis aan onze samenwerking. We laten er bovendien mee zien dat we het serieus nemen.’ Wat hoopt hij over tien jaar bereikt te hebben? ‘Ik ga er van uit dat tegen die tijd internationale samenwerking als volstrekt logisch en iets natuurlijks wordt gezien en niet afhankelijk is van personen of andere toevallige omstandigheden. Niet alleen in PC-verband, maar bijvoorbeeld ook tussen de beide loodsdiensten. Discussies over kostendekking van tarieven liggen dan ver achter ons.’

In deze nieuwsbrief

PC-commissaris Gerrit Jan Olthoff	2
Bezoek Mekong River Commission	3
Verkeerscentrale Hansweert	4
Toekomstvisie VTS 2020	5
Overzichtsreizen verkeersleiders	6
Reddingsdiensten in Nederland en Vlaanderen	7
Havenschepenen Antwerpen en Gent	8
Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden	9
Dienst Waterpolitie	10
GNB Infodag 2007	11
Vervanging noordbrug Westsluis	12

Foto omslag:
“De tuimelaar” van de Vlaamse reddingsdienst in actie

Mekong River Commission op bezoek bij het GNB

'De haven van Phnom Pen wordt geconfronteerd met dezelfde problematiek als de haven van Antwerpen in het verleden. Zonder een akkoord op juridisch en operationeel vlak met Vietnam zal de Mekong rivier nooit haar transportfunctie met de zee kunnen vervullen. De rivier moet eenzelfde statuut krijgen als de Schelde zodat onze hoofdstad Phnom Penh zich kan ontwikkelen zoals Antwerpen.'

Aan het woord is H.E. Mr. Mom Sibon, Secretary of State van het Ministerie van Openbare Werken en Transport in Cambodja. Samen met Mr. Vuong Dinh Lam, Director General of the Viet Nam Maritime Administration stond hij aan het hoofd van een gemengde Cambodjaans-Vietnamese delegatie die in juni een werk- en studiebezoek aan een aantal Belgische en Nederlandse instanties bracht. In het team waren tevens waarnemers van Thailand en Laos opgenomen. Het bezoek vond plaats op initiatief van de "Mekong River Commission" (MRC) met zetel in Vientiane (Laos PDR). De MRC werd opgericht om de vier meest zuidelijke Mekonglanden (Thailand, Laos, Cambodja en Vietnam) beter te laten samenwerken op vlakken zoals waterbeheersing, milieu, visserij, landbouw en scheepvaart.

• Inspiratie

Maandag 18 juni ging van start met een officiële ontvangst op het Antwerpse stadhuis door Havenschepen Marc Van Peel. Daarna gaf Prof. Dr. E. Van Hooydonck op de campus van de Antwerpse Universiteit een overzicht van de bewogen geschiedenis van de laatste 500 jaar in het Scheldegebied en de maatschappelijke achtergronden. De eerste officiële dag werd afgesloten in Brussel. De Vlaamse voorzitter van de "Gezamenlijke Technische Scheldec commissie", secretaris-generaal Fernand Desmyter ontving de delegatie.



Delegatie luistert naar een presentatie van Antoine Descamps

Kapt. Lieven Geerinck, die als Vlaams adviseur in het kader van de Belgische ontwikkelingssamenwerking al jaren ter plaatse de MRC bijstaat in technisch-nautische materies 'is er zeker van dat wij de ondertekening van het MRC - samenwerkingsverdrag in Ho Chi Minh City of in Phnom Penh kunnen bijwonen, begin 2008. De opening van de Mekong wordt een historisch moment en geeft mij een zeer persoonlijke voldoening na jaren inzet. Transport op de Mekong, een verkeersader in het zeer dynamische Zuid-Oost Azie, heeft een enorm groeipotentieel.'

Mr. Vuong Dinh Lam, Director General of the Viet Nam Maritime Administration, verklaarde achteraf: 'We zijn er ons van bewust dat de samenwerking tussen België en Nederland al een lange weg heeft afgelegd. Deze coöperatie is tot maturiteit gekomen. We zouden graag dit model gebruiken als basis voor het Mekong Navigation Agreement waaraan nu gewerkt wordt.'

• Werkbezoek

Op dinsdag 19 juni werd een bezoek gebracht aan het hart van de Vlaams-Nederlandse coöperatie, het Scheldec oördinatiecentrum (GNA) te Vlissingen. Na een werkvergadering met Permanent Commissaris van de Schelde Jacques D'Havé (Vlaanderen), Koos de Groot (Nederlands Scheldedirecteur) en Antoine Descamps (Vlaams Scheldedirecteur), waar de principes van de nautische samenwerking werden uitgelegd, volgde een rondleiding op de werkvloer. De bezoekers konden getuige zijn hoe de werkzaamheden op het terrein verlopen. Uit de gestelde vragen was het duidelijk dat de delegatieleden onder de indruk waren van de in ploeg samenwerkende Belgische en Nederlandse ambtenaren.

Na de lunch vertrok het gezelschap naar ProSes 2010 in Bergen-op-Zoom waar zij ontvangen werden door projectdirecteur Jos Claessens en zijn Nederlandse collega Hans van Hoek. Ook hier ging de aandacht naar de vraag hoe twee buurlanden tot positieve resultaten komen in het beheer van een gemeenschappelijk estuarium. Er werd uitvoerig ingegaan op beleid en beheer en de diverse overlegfora waarin deze samenwerking tot uiting komt.

• Contacten en bedrijven

De rest van de week werd besteed aan diverse contacten en bezoeken aan bedrijven en onderzoekinstellingen, zoals ondermeer Flanders Hydraulics Research in Borgerhout, de Hogere Zeevaartschool en het boeienatelier van DAB Vloot te Antwerpen en het baggerbedrijf NV Jan de Nul in Aalst. Ten slotte werd de werkweek afgerond met een ontvangst op het schip "De Blauwe Reiger" van de NV Waterwegen en Zeekanaal en een bezoek aan een "inland containerterminal" in Willebroek.

De mooiste plek in de Schelderadarketen

De verkeerscentrale Hansweert zit middenin een grote verbouwing. De hele luchtbehandeling is op de schop gegaan, de plafonds zijn vernieuwd en er zijn nieuwe stoelen geleverd, de nieuwe consoles komen in november. De rest van de verkeerscentrales volgt de komende tijd het voorbeeld van Hansweert. We brengen een bezoek aan de verkeerscentrale, 'de mooiste plek om te werken'. Jochem Verwest en Peter Caspers, beiden regioverkeersleiders, zijn graag bereid te vertellen waarom deze plek de mooiste is.

'Waarschijnlijk wordt die zo genoemd, omdat wij hier als enige verkeerscentrale volledig zicht hebben op ons hele blokgebied', legt Peter uit. 'Ook hebben we meer verantwoording dan een verkeersleider, iedereen is hier namelijk regioverkeersleider.' Omdat de verkeersleiders altijd met zijn tweeën zijn, geeft dat op de werkvloer rust. 'Voor de haven is het vaak wel druk, het lijkt wel of alle scheepvaart hier altijd bij elkaar komt', vult Jochem aan. 'Dat allemaal in goede banen leiden, maakt het werken hier erg leuk.'

- Binnenvaart/zeevaart

Tussen Terneuzen en Hansweert vinden de meeste scheepsbewegingen in de Schelderegio plaats. Het is een zeer druk bevaren route van de binnenvaart. Bovendien gaat de op- en afvarende zeevaart van en naar Antwerpen 24 uur per dag

Het werkingsgebied van de centrale wordt aan de westzijde begrensd met de lijn tussen de boeien 32 en 35 en oostelijk door de lijn tussen de boeien 46 en 55. Het dorp Hansweert ligt aan de noordelijke oever van de Westerschelde bij de ingang van het Kanaal door Zuid-Beveland. De sluisen van Hansweert liggen op ongeveer 1700 meter van de haveningang.

door. De hoofdtaak van de vijftien regioverkeersleiders in Hansweert is het regelen van het scheepvaartverkeer rond de voorhaven. Hier komt scheepvaart uit vijf richtingen samen; uit de voorhaven van Hansweert, het Zuidergat, Overloop van Hansweert en nevenvaarwater Middelgat en Schaar van Waarde. 'Voor de haven moet de zeevaart een scherpe bocht maken, binnenschepen willen uitvaren en oversteken naar Hansweert en in de zomer komt daar nog pleziervaart bij', licht Jochem de drukte toe. 'Het is jammer dat er pleziervaart is zonder marifoon', vult Peter aan. 'Er ontstaan soms gevaarlijke situaties en dan zijn ze niet te bereiken'.

- Rood sein

In het marifoonblok van de verkeerscentrale vindt veel zandwinning plaats. Ook moet er regelmatig gebaggerd worden. De peilboot zien ze dan ook vaak varen. Op het moment dat Peter vertelt over het peilen en baggeren, varen twee containerschepen voorbij. Peter controleert of het schip een sein voert.



Zeevaart en binnenvaart voor de haven in Hansweert

Optimale en vernieuwende VTS dienstverlening

Een rode vlag verwijst naar gevaarlijke lading. Eén van de schepen voert inderdaad een sein, de lading staat echter niet in het systeem. 'Het is belangrijk dat de gevaarlijke lading bekend is, in verband met eventuele calamiteiten. Dat is dus helaas niet altijd het geval. In Rotterdam hebben ze één centraal meldpunt voor gevaarlijke lading, dat zou ook hier erg handig zijn.'



De mooiste plek in de SRK

• Communicatie

Even later komen twee binnenvaart-schepen bijna tegelijkertijd bij de haven aan. Jochem verzoekt het tegen-stroom-varende schip wat vaart te minderen, zodat het voor-stroom-varende schip als eerst de haven op kan draaien. 'Er is nog geen uitvaart, maar de sluis gaat open met zes vertrekkers', geeft Jochem de schipper mee. Het regelen van het scheepvaartverkeer gaat in goede harmonie. Als uiterste middel kan een verkeersaanwijzing worden gegeven, maar hier wordt slechts sporadisch gebruik van gemaakt. Het is deze ochtend rustig op de rivier. Jochem; 'Het is met pieken en dalen, ook 's nachts en in het weekend kan het druk zijn.'

• Cruisè

Een binnenvaart passagiersschip komt de sluis uit. De laatste jaren constateren Peter en Jochem een toename van de toeristische binnenvaart: een cruise op een binnenvaartschip. 'Die gaan bijvoorbeeld naar Gent of Antwerpen toe', vertelt Peter. 'Er kunnen wel 180 man aan boord.' Op dit moment wordt bekeken hoe het met de veiligheid staat. 'De omstandigheden hier op de Westerschelde zijn toch anders als op de rivieren en kanalen in het binnenland.'

De Schelderadarketen en het verkeersbegeleidingssysteem VTS-SM zijn niet alleen een referentiepunt voor grensoverschrijdende nautische samenwerking. Ze zijn ook een toonaangevend voorbeeld op wereldschaal van een hoogtechnologische radarinfrastructuur en van een efficiënte VTS organisatie. Om die vooraanstaande positie te vrijwaren is het vereist om een langetermijnvisie op te stellen, rekening houdend met onder andere technologische ontwikkelingen, evoluerende beleidsvisies, en gewijzigde omgevingsfactoren. Daarom heeft de Permanente Commissie beslist om een toekomstvisie VTS 2020 op te stellen.

De studie verloopt in drie fasen. Een Nederlands-Vlaamse stuurgroep zal de studie begeleiden en via de Schelde Directeuren Vergadering aan de Permanente Commissie rapporteren. De eerste studiefase startte in november 2007 na het beoordelen van de ingebrachte offertes.

• Fase 1: Toekomstverkenning VTS 2020

Deze fase van het onderzoek omvat het in beeld brengen van een ideale situatie in 2020 voor wat betreft de VTS dienstverlening. De toekomstmogelijkheden houden uiteraard rekening met de Nederlandse, Vlaamse en Europese beleidsvisies over VTS. Daarnaast zijn de antwoorden op onder meer de volgende vragen belangrijk: Welke evoluties zijn te verwachten in de systemen voor radar, AIS, ICT en overige navigatie ondersteuning? Wat zijn de noden en behoeften van de vaarweggebruikers en de havens ten aanzien van de VTS dienstverlening? Vergelijkbare VTS systemen in het buitenland en hun toekomstvisies kunnen daarbij als ijkmaat dienen.

• Fase 2: Kloofanalyse

Waar de eerste fase een eerder ongeremde blik op de toekomst werpt, houdt de tweede fase een meer realistische benadering in. Het betreft het vaststellen van de kloof tussen de huidige toestand en de ideale situatie 2020 op het gebied van onder andere organisatie, technologie, infrastructuur en operationele procedures. De financiële gevolgen wat investeringen en onderhoud betreft zijn een belangrijk aandachtspunt. Afweging van de kosten tegenover de baten is daarbij noodzakelijk.

• Fase 3: Veranderingstraject

Op basis van de eerder geïnventariseerde haalbare toekomstmogelijkheden legt de laatste studiefase de roadmap vast om naar die realistische toekomst toe te werken op een kostenefficiënte wijze. Dit leidt tot een meerjarenplanning en –begroting volgens het uitgestippelde traject. Een nader uit te werken systeem van kwaliteitscontrole zal ervoor moeten zorgen dat VTS dienstverlening aan de vooropgestelde doelen en het gewenste niveau voldoet. De afronding van de derde fase is gepland in oktober 2008. De studieresultaten zullen de Permanente Commissie in staat stellen om een toekomstvisie VTS 2020 en de daarvoor te bewandelen weg te bepalen. Dit biedt garanties voor het consolideren van de VTS dienstverlening op internationaal niveau en voor het vrijwaren van een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer in het hele Scheldegebied.

Verkeersleiders reizen mee met loodsen

De Westerschelde is een van de drukst bevaren Europese vaarwegen. Bovendien is het een rivier die constant in beweging is. Loodsen leiden al eeuwenlang de zeevaart over de grillige Westerschelde. Sinds de Schelderadar-ten werken ze daarbij nauw samen met de verkeersleiders. Via de marifoon, welteverstaan. Sinds kort maken verkeersleiders en loodsen ook fysiek kennis met elkaar; verkeersleiders varen mee met een loods. Een project wat navolging krijgt.

‘Vorige week ben ik mee geweest, heen op een vrachtschip, terug op een tanker’, vertelt Martijn Brederveld. ‘We voeren van de Sloehaven naar Steenbank en weer terug.’ Voor Martijn was het varen niet nieuw. Voor hij twee jaar geleden aan de slag ging als verkeersleider in Vlissingen werkte hij acht jaar als stuurman. ‘Op het water gebeurt het natuurlijk echt. Wij beleven via het beeldscherm maar een fractie van de werkelijkheid’, vat Martijn zijn motivatie om een overzichtsreis te maken samen. ‘Ik vond het vooral leerzaam om met die loods van gedachten te wisselen, bijvoorbeeld over het verloop van de ondieptes op het traject wat we voeren.’



| Zijanzicht van een groot containerschip

• Beter inzicht

Ook voor Pieter Kole, eveneens verkeersleider in Vlissingen, was het varen niet nieuw. ‘Ik heb ruim achttien jaar bij de marine gezeten en weet dus wel wat het is, al zat ik niet zelf achter het stuur.’ Pieter ging mee met een containerschip, van Vlissingen naar het Deurganckdok. ‘Het was mooi weer. Wat me vooral trof was het prachtige uitzicht op Noord-Beveland en

Bert Trommelen, sectorcoördinator Westerschelde, juicht de uitwisseling toe. ‘Tijdens de opleiding maken verkeersleiders verplicht overzichtsreizen. Voor veel mensen is dat al lang geleden. Verkeersleiders en loodsen kennen elkaar vaak wel via de marifoon, maar ze zien elkaar natuurlijk nooit. Zo’n uitwisseling is goed voor de samenwerking, je weet beter met wie je te maken hebt. Tot op heden is het echter nog eenzijdig, de verkeersleiders varen mee met de loodsen. Ik hoop dat er van de zijde van de loodsen gehoor wordt gegeven aan de uitnodiging om de verkeerscentrale te bezoeken.’

Tholen. Je zit op zo’n schip heel hoog op het water, wel zo’n 40 meter.’ Pieter juicht het idee van het meereizen toe: ‘Je bemoeit je als verkeersleider direct met het werk van een loods. Bovendien luistert iedereen mee als je een loods corrigeert, ik snap wel dat dat niet zo prettig is. Als je meereist, zie je wat een loods allemaal moet doen. Er komt nogal wat bij kijken. Achter de radar zeg je misschien makkelijk iets, maar je beseft niet altijd wat de gevolgen ervan zijn. Door zo’n reis krijg je er beter inzicht in.’

• Beter inleven

Bas Hogenstein beaamt dat. ‘Een loods ziet alles vanaf het water, een verkeersleider vanaf de radar. Dat geeft een ander plaatje.’ Voor Bas was het meevaren met een loods een goede gelegenheid om zijn werkgebied weer eens vanaf het water te verkennen. ‘Zoals bijvoorbeeld de Steenbank. Ik ken de situatie daar ter plekke wel, maar door met een loods mee te gaan kijk je er anders naar,’ legt hij uit. ‘Nu kan ik me beter in de situatie inleven en ook beter adviseren denk ik.’ Bas maakte de reis mee op een bulk carrier. ‘Ik vond het leuk om eens te zien welke apparatuur en systemen de loods eigenlijk gebruikt. Een loods weet precies waar hij extra alert moet zijn. Ik vond het een leerzame ervaring.’

• Zinvolle reis

Derk Roelofs, ook van de verkeerscentrale Vlissingen, koos een groot containerschip van 350 meter om de overzichtsreis te maken. ‘Ik heb zelf ook gevaren, maar niet op zo’n groot schip, ik was er nieuwsgierig naar. Op de Westerschelde is 350 meter wel zo’n beetje het maximum.’ Derk was onder de indruk. ‘De hele wereld verandert in Madurodam. Alles lijkt speelgoed. Wat me verder vooral opviel was dat je bovenop het water kijkt, en niet over het water uit. Het is net of je in een vliegtuig zit.’ Derk vond de reis zinvol. ‘Het is goed om eens van gedachten te wisselen met een loods. Je hebt meestal maar beperkte communicatie via de marifoon, nu konden we ergens iets langer bij stilstaan. En vooral voor verkeersleiders zonder varende verleden is het zinnig.’

Ambtenaar of vrijwilliger

Het reddingswerk op de Westerschelde en voor de kust

Het Westerscheldegebied is een uitdagend gebied voor de heldhaftige mannen en vrouwen van de reddingsdiensten in Nederland en Vlaanderen. Ondanks dat de diensten verschillend georganiseerd zijn, verloopt het reddingswerk in dit veelzijdige water zeer soepeltjes. Waar komen die verschillen eigenlijk vandaan? We gingen te rade bij Rita Bertens, communicatieverantwoordelijke bij DAB Vloot en kapitein Marc De Cocker, nautisch dienstchef bij het GNA, maar bovenal K.N.R.M.- vice-voorzitter en secretaris van het reddingstation Breskens.

In Nederland is de KNRM (Koninklijke Nederlandse Redding Maatschappij) sinds 1824 actief op de Noordzee, het IJsselmeer, de Waddenzee en de Zeeuwse en Zuid-Hollandse wateren. Er werken louter vrijwilligers als schipper, stuurman of opstapper. Ook in België kent het reddingswerk een lange traditie; sinds 1838. Het grote verschil met Nederland is dat in België de reddingsdienst als openbare dienstverlening wordt uitgebaat, waarbij het vast personeel de status van ambtenaar heeft. Het reddingswerk is voor hen overigens geen hoofdtaak; ze houden zich bezig met bijvoorbeeld de vaarwegmarkering of het vervoer van loodsen en zijn daarnaast oproepbaar als reddingswerker.

• Paraatheid

De KNRM is een zelfstandige, ongesubsidieerde organisatie, ondersteund door vrijwillige bijdragen en vooral ook legaten. De reddingboot in Breskens ligt permanent in het water en is binnen tien minuten paraat. De vrijwilligers hebben allemaal toestemming van hun werkgever om bij alarm onmiddellijk te vertrekken. In Breskens vaart de reddingboot zo'n 80 keer per jaar uit. De bemanning is professioneel, oefent minstens één keer per week en voelt zich zeer betrokken bij het reddingswerk. In België is de professionaliteit en betrokkenheid bij het reddingswerk minstens even groot. Vanuit de posten in Zeebrugge, Oostende en Nieuwpoort zijn de reddingswerkers in staat binnen zeven minuten uit te rukken. Vanaf windkracht 6-7 zijn alle posten permanent bemand.

• Werving

Reddingswerk heeft een jaloersmakend goed imago. In Nederland is er tot nu toe nog geen probleem om vrijwilligers te werven. De achtergronden van de overwegend mannen is divers: van politiemans tot loodgieter, van rattenvisser tot arts. De KNRM voorziet in de toekomst mogelijke problemen. Mensen verhuizen makkelijker en vaker, de woon- en werkplaats liggen steeds verder uit elkaar. Een reddingswerker is 24 uur per dag stand by. Voor een gezin kan dat een zware belasting zijn. Ook in België is het (nog) geen probleem om reddingswerkers te werven. Voor de groep waaronder gerekruteerd wordt, is het water en het varen hun leven. De onderlinge solidariteit is groot.

• Professionaliteit

Het Westerscheldegebied is door de enorme complexiteit van de rivier, met zijn vele zandbanken, drempels en stromingen, én zijn grote scheepvaart een bijzonder gebied. Een schipper van de reddingboot moet er bijna blind kunnen varen. Ervaring is enorm belangrijk. Vandaar dat de KNRM er aan hecht dat vrijwilligers minimaal een jaar of 10 actief blijven. De Vlaamse reddingswerkers zitten uit hoofde van hun functie dagelijks op zee en op de rivier. Ieder vaartuig van DAB Vloot is uitgerust om te redden. Ook medewerkers die geen onderdeel uitmaken van de reddingsdienst zijn opgeleid om hulp te bieden. Veiligheid is voor de Vlaamse dienst een belangrijke peiler.

In 2008 opent de KNRM een nieuw reddingstation in Hansweert. De KNRM stelt als eis dat elke positie in het gebied binnen 30 minuten na alarmering bereikbaar moet zijn voor reddingboten. In het oostelijk deel van de Westerschelde voldoet de KNRM nog niet aan die tijdsnorm. Het huidige reddingstation in Breskens doet er tenminste 45 minuten over om daar te komen. De werving van vrijwilligers voor het nieuwe KNRM-station Hansweert start binnenkort.

| De Zeemanshoop tijdens Sail de Ruyter



“Reële verhouding vinden tussen veilig en vlot”

Na de gemeenteraadsverkiezingen van 2006 werden in Vlaanderen in het begin van het jaar de nieuwe Schepen-colleges geïnstalleerd. Zowel in Antwerpen als in Gent trad een nieuwe Havenschepen aan. Nautisch Nieuws Scheldegebied sprak met Schepen Marc Van Peel, voorzitter van de Raad van Bestuur van het Antwerpse Havenbedrijf en Schepen Sas van Rouveroj, voorzitter van het Havenbedrijf Gent GAB. Aan beide politici legden we dezelfde vragen voor over het GNB.

- Hoe ervaart U de werking van het GNB?

Marc Van Peel: Voor een wereldhaven is vlot en veilig scheepvaartverkeer van levensbelang. De haven ontvangt honderden zee- en binnenschepen per dag die op- en afvaren op eenzelfde rivier via twee verschillende landen. Hier ging het in het verleden soms wat stroef, twee landen met elk hun eigen zienswijze op vlotheid en veiligheid en met daarvoor andere reglementen en voorwaarden. Door het creëren van een gemeenschappelijke autoriteit en beheer van de rivier, werd een aantal van de minpunten uit het verleden weggenomen. Gemeenschappelijk is in dit geval steeds beter dan individueel, problemen worden samen besproken, dezelfde regels worden toegepast etc. Zelfs de vriendschappelijke concurrentie die er heerst tussen de Belgische en Nederlandse Scheldehavens gebeurt nu volgens dezelfde basisregels. In het algemeen kan ik stellen dat GNB voor de havens een goede zaak is.

Sas van Rouveroj: Van belang is inderdaad het woordje “gemeenschappelijk”. Onze toegankelijkheid wordt gerealiseerd via een sluis die zich op Nederlands grondgebied bevindt. Voor de haven van Gent is het belangrijk dat de toegankelijkheid wordt gerealiseerd op een manier waarin Vlaanderen niet enkel mee betaalt maar ook mee bepaalt.

Ik heb in het voorjaar enkele scheepsreizen kunnen meemaken. Mijn conclusie is dat jullie diensten in Vlaanderen en Nederland goed samenwerken op het traject van de ligplaats tot de sluis en op zee. De kennis en de kunde op het terrein

Sas van Rouveroj |



zijn zeker aanwezig. Maar bij de planning van de sluis kan het wel eens mis gaan zodat er wachttijden ontstaan. Het scenario en de prioriteiten zijn bepalend. Er is hier nog een weg af te leggen. Ik zou dan ook willen pleiten voor méér GNB bij het sluismanagement.

- Is er voldoende evenwicht tussen veiligheid en vlotheid in het beleid?

Sas van Rouveroj: Deze slogan werkt vaak maar in één richting. Vlot verkeer is veilig verkeer maar veilig verkeer is niet altijd vlot. Men kan de norm zo hoog leggen dat alle verkeer onmogelijk wordt gemaakt. Er moet een redelijk evenwicht zijn tussen beide. Wij kunnen in Gent een brandweerreglement opstellen dat zo strikt is dat we alle zalen in de stad moeten sluiten. Dan zijn we 100 % veilig maar wordt elke activiteit onmogelijk. Dit kan niet de bedoeling zijn.

Marc Van Peel: Veiligheid op de rivier voor de gebruikers en de omwonenden moet er zeker zijn, maar we moeten hierin trachten een zeker evenwicht te krijgen. Verbied alle scheepvaart op de Schelde en men heeft een wat scheepvaart betreft perfect veilige rivier. Maar u begrijpt ook zelf dat dit onzin is. Ik weet dat we met een aantal fysische beperkingen op onze rivier zitten ondermeer wat betreft de diepgang, dus moeten we de Schelde optimaal gebruiken, zonder dat de veiligheid ernstig in gevaar komt. Hiervoor dienen we moderne middelen in te zetten. De regel van de “slag om de arm” kunnen wij ons als haven niet meer permitteren. Vlot scheepvaartverkeer is voor Antwerpen cruciaal en dus moeten, zoals ik al zei, alle mogelijke middelen en snufjes uit de kast worden gehaald om de schepen zo veilig mogelijk en zo vlot mogelijk naar onze haven te krijgen. Veiligheid moet uiteindelijk door de specialisten juist worden ingeschat.

- Is het GNB voldoende zichtbaar of moet het zich sterker profileren?

Marc Van Peel: Tijdens een korte reis die ik onlangs op de Schelde tussen Vlissingen en Antwerpen maakte heb ik eerlijk gezegd rechtstreeks van de GNB niet veel gezien. Ik beseft dat het wel overal achter zit, maar voor niet-specialisten is het niet zo direct zichtbaar. Het zou geen kwaad kunnen dat het GNB meer naar buiten treedt om ook die bevolkingsgroepen die niet rechtstreeks betrokken zijn met havengebonden activiteiten te overtuigen wat er allemaal voor hun veiligheid wordt gedaan. Alleszins veel meer dan zij denken! Schepen worden van begin tot einde opgevolgd, ladingen worden bekeken en opgevolgd, zeker indien het over minder veilige ladingen gaat enz. Het GNB is er niet alleen voor de scheepvaart, maar onrechtstreeks voor iedereen.

Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden (CNVS)

Sas van Rouveroij: Inderdaad de vraag dient gesteld of het GNB wel zichtbaar moet zijn. In de eerste plaats moet men ervoor zorgen dat de diensten goed worden verstrekt. Men moet de maatschappelijke opdracht naar best vermogen uitvoeren. Communicatie wordt nog te vaak als “window-dressing” gebruikt en dan hoeft het niet voor mij. Anderzijds is het wel zo dat de betrokkenheid van de actoren zal vergroten indien het GNB zich duidelijker profileert. Ik heb hier geen probleem mee, maar voor mij is dit niet de eerste opdracht.

Marc Van Peel |



- Welke boodschap zou U tenslotte willen meegeven?

Sas van Rouveroij: Voor elke menselijke activiteit is vlotheid in een veilige context van groot belang. Het GNB moet voor mij een maatschappelijke dienst zijn die deze doelstelling in de praktijk brengt.

Marc Van Peel: Ik denk dat ik het reeds hiervoor heb verteld, een juiste, of beter een reële verhouding vinden tussen vlotheid en veiligheid, toetsbaar aan andere havens en internationale normen. Het gaat reeds vlot en veilig, maar hoe kan het nog vlotter zonder dat de veiligheid in het gedrang komt? Daar gaat het om!

De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) besloot in 2003 een gezamenlijke Commissie Nautische Veiligheid Scheldemonden op te starten.

- **Samenstelling**

Effectieve leden van de commissie zijn de algemeen directeur van de Dienst met Afzonderlijk Beheer Loodswezen, de voorzitter van de Regionale Loodsencorporatie Scheldemonden, het hoofd van de afdeling Scheepvaartbegeleiding van het agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust en het hoofd van het Waterdistrict Westerschelde. De leden van de commissie kunnen gezamenlijk besluiten deskundigen uit hun eigen organisaties, of externen, te betrekken bij hun vergaderingen.

- **Taak en verantwoordelijkheid**

De taak van de commissie is het bevorderen van de verkeersveiligheid in het Scheldegebied. Dit omvat onder meer de werking van het VTS-SM, de beide Loodswezens, de Schelderadarketen en de vaarwegmarkering. De commissieleden brengen de onderwerpen in. In principe bespreekt de commissie alle verkeerssituaties die mogelijk afwijken van de gewenste veiligheidssituatie. De commissie bepaalt gezamenlijk of en in hoeverre de betreffende voorvallen aanleiding geven tot verdere actie.

- **Bevoegdheden**

De commissie heeft de bevoegdheid alle incidenten op het gebied van de veiligheid van het scheepvaartverkeer in het Scheldegebied te behandelen en haar bevindingen ter verbetering van de veiligheid te implementeren. De commissie heeft geen bevoegdheid ten aanzien van formeel onderzoek naar oorzaken en incidenten. Deze bevoegdheid is voorbehouden aan de daarvoor wettelijk ingestelde organen. De commissie kan niet gehoord worden door deze wettelijk bevoegde organen. Eventuele medewerking aan een officieel onderzoek wordt alleen gegeven door de betrokken diensten. De commissie betracht geheimhouding over private gegevens van personen die betrokken zijn bij incidenten. De commissie doet hierover naar buiten geen mededelingen. De commissie behandelt geen tuchtrechtelijke aspecten van incidenten.

- **Werkwijze en rapportage**

De commissie benoemt zelf één van de leden als voorzitter en stelt een secretaris aan. De commissie rapporteert in januari van elk jaar schriftelijk over de werkzaamheden van het voorgaande jaar aan de Permanente Commissie en aan het overleg Loodsdiensten-Scheldedirecteuren (SDV-SOLOS). Ook wordt op elke SDV-SOLOS vergadering aan de commissie de gelegenheid gegeven om adviezen in te brengen. Tussen de partijen werd een convenant gesloten, dat door opzegging van één van de partijen beëindigd wordt. Vóór tot een schriftelijke opzegging besloten wordt, zullen de partijen hierover overleg houden.

Dienst Waterpolitie goed uitgerust

De unit Zeeuwse Stromen van de Waterpolitie beschikt vanaf komend voorjaar over een nieuwe patrouilleboot. Gebouwd op de Zeeuwse wateren, ongeveer 23 meter lang en in nauw overleg met haar gebruikers ingericht en opgetuigd. Deze nieuwe aanwinst is een mooie aanleiding om eens langs te gaan in Vlissingen, één van de bureaus. Wat heeft de KLPD te maken met het gemeenschappelijk nautisch beheer? Sal Cracau, inspecteur en operationeel chef van de groep Vlissingen, vertelt ons waar de politie op de Westerschelde zich mee bezig houdt.

‘Vanuit Vlissingen bedienen we de hele Westerschelde, de kuststrook en het Veerse Meer’, steekt Sal van wal. ‘Onze werkzaamheden zijn heel divers. We reageren natuurlijk, net als onze collega’s op de wal, op incidenten of klachten. Per dag zijn dat er ongeveer tien, ’s zomers natuurlijk meer dan ’s winters. Maar we hebben ook een controlerende taak. We controleren de lading van schepen, checken de vaar-en rusttijden en na 18.00 uur het alcoholgebruik.’

- **Vervuiling aangepakt**

‘Speerpunt is verder de aanpak van vervuiling van de zee: afgewerkte olie, ladingsrestanten, huisvuil, het wordt allemaal overboord gegooid. We treden daar flink tegen op, in internationaal verband. Minder bekend is dat we bijvoorbeeld ook de uitstoot van fijnstoffen volgen. We controleren schepen op het gebruik van zwavelhoudende olie. Zeevaart levert een veelvoud van de emissie van kwalijke gassen van het autoverkeer.’

- **Vraaggestuurd werken**

Wie bepaalt waar de Waterpolitie aandacht aan besteedt? ‘We werken “probleemgestuurd”, geeft Sal aan. ‘We verzinnen niet zelf wat we gaan doen. We pikken wel signalen op en wegen dan af of we er wel of geen aandacht aan zullen besteden. We werken ook graag en veel samen met de verkeersleiders. Als we op pad gaan met de boot, bellen we altijd even met

De vloot

De KLPD beschikt in Vlissingen over een Stan Patrol 2706 met aan boord een Duarry Brio 520 en een Duarry Cormoran 7.30. Deze laatste wordt in de zomer ingezet op het Veerse Meer, in de winter op de Westerschelde. In Terneuzen en Willemstad maakt de Waterpolitie gebruik van een Stan Patrol 1800. In Willemstad wordt deze eind 2008 vervangen door een Stan Patrol 2005. De Stan Patrol 21 van Hansweert, ligplaats Wemeldinge wordt medio 2008 vervangen door Stan Patrol 2505.

de hoofdverkeersleider om te horen of er nog bijzonderheden zijn. Er varen regelmatig regioverkeersleiders met ons mee.’

- **Over de grens**

Hoe verloopt de samenwerking met Vlaanderen? ‘Prima’, zegt Sal. ‘We hebben iets andere bevoegdheden dan onze Belgische collega’s, maar dat is in de praktijk geen probleem. We werken regelmatig samen, komen bij elkaar over de vloer en leren ook graag van elkaar.’ Sal vertelt over een incident met Greenpeace. ‘Die gingen op zee ter hoogte van de haven van Zeebrugge aan boord op een “fout-hout” schip. Nederlandse politie voer mee tot de haven van Antwerpen en droeg daar de zaak over aan de Vlamingen. Dat grensoverschrijdend werken levert geen enkel probleem op.’

De Waterpolitie op de Westerschelde valt onder de unit Zeeuwse Stromen, een van de zes geografische gebieden van de KLPD, het korps landelijke politie diensten. Vanuit Hansweert, Willemstad, Terneuzen en Vlissingen wordt het water in Zeeland, het gedeelte van Noord-Brabant tot de Moerdijk en Zuid-Holland tot de havengrens bewaakt en gecontroleerd. De Waterpolitie houdt toezicht op zowel de beroeps- als de recreatievaart. Bij de Zeeuwse Stromen zijn 41 politiemensen actief.



Een Damen Stan Patrol 1800 wordt in Willemstad vervangen door een boot van dit type, hier de 2005 van de collega's van de Marechaussee. Foto: Damen Shipyards Gronichem

GNB Infodag 2007 over evolutie en groei

Op 8 november 2007 vond naar jaarlijkse traditie de GNB-infodag plaats. Plaats van samenkomst was deze keer het gebouw van Waterschap Zeeuwse Eilanden in Middelburg. Een breed spectrum van betrokkenen luisterde naar elkaar en debatteerde samen over verschillende aspecten van het gemeenschappelijk nautisch beheer. De dag stond onder deskundige begeleiding van Aat de Jong. Hij zorgde als moderator dat er ruimte was voor discussie en inbreng vanuit de zaal.



Paul Wouters in discussie met Vlamingen en Nederlanders

Gerrit Jan Olthoff opende als nieuw PC-lid voor Nederland de bijeenkomst. Hij sprak over de groei binnen het GNB en de vernieuwde en verbreedde rol van de PC. Hij was verheugd dat zowel publieke als private partijen ruim vertegenwoordigd waren op deze dag van uitwisseling van ervaringen.

• Uitwisseling

Op de GNB-infodag wisselen presentaties over actuele ontwikkelingen elkaar af met debat. Ook de informele momenten, tijdens lunch of receptie achteraf, worden benut voor uitwisseling van ervaringen. Behalve betrokkenen bij het GNB worden ook sprekers uitgenodigd die weliswaar niets met het GNB van doen hebben, maar door de aard van hun werkzaamheden wel iets toe kunnen voegen. Dit jaar vervulde René van der Wolf deze rol, die in zijn presentatie inging op het nautisch beheer in het Rotterdamse havengebied.

• Veelzijdig

Het programma van de infodag was dit jaar veelzijdig. In het eerste gedeelte schetste Rony Slabbinck (Vlaams secretaris PC) het brede kader van het GNB. Naast een geografische afbakening volgde hij de evolutie van het GNB. In de loop der jaren breidden de bevoegdheden zich uit. Een mijlpaal was de komst van de Schelderadarketen, die geïntegreerde verkeersbegeleiding mogelijk maakte. Vanaf 1995 werden bovendien stappen gezet voor een gezamenlijke beleidsontwikkeling.

• Strategische planning

Hoofdverkeersleider Arjan van Nassau lichtte overzichtelijk de loodspllicht op de Schelde toe. Kapt. Martin Mesuere sprak over de voordelen van het GNB en de recente verwezenlijkingen op technologisch vlak, die een essentiële ondersteuning betekenen voor de realisatie van de ketenbenadering. Daarna was het de beurt aan René van der Wolf, Rijkshavenmeester in de haven van Rotterdam, met een presentatie over het nautisch beheer in Rotterdam. Van der Wolf benadrukte dat strategische planning voor het havengebeuren essentieel is. In Rotterdam onderzoekt men VTM-future, waar nagedacht wordt over een nog stringenter slotplanning. Daarvoor is efficiënte afstemming en samenwerking tussen verschillende spelers noodzakelijk.

• Hoogstaande technologie

Rein Midaveine (Nederlands loodswezen) presenteerde nieuwe navigatieondersteunende middelen voor de loodsen. Groei en evolutie zijn op dit terrein kernwoorden. Loodsen zijn op dit moment technologisch hoogstaand uitgerust, en de ontwikkelingen staan niet stil. Ilse Hoet (afdelingshoofd Havens en waterbeleid) wierp een blik in de toekomst van de verkeersbegeleiding door kort de studie VTS2020 toe te lichten, waar Vlaanderen en Nederland samen nadenken over de toekomst van de VTS.

• Leerpunten

Filosoof Paul Wouters gaf aan, onder de werktitel "Vlamingen en Nederlanders aan het werk", waar leerpunten en gezamenlijke wegen liggen voor Vlamingen en Nederlanders. Ondanks dat de GNB samenwerking vlot verloopt waren er tijdens de receptie nog volop reacties te horen naar aanleiding van de prikkelende opmerkingen van Paul Wouters. Antoine Descamps (Vlaams voorzitter SDV) sloot de bijeenkomst af door mee te geven dat samenwerking en communicatie tussen de verschillende schakels noodzakelijk is om de ketenbenadering te kunnen realiseren. Alleen zo kunnen we veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied (blijven) garanderen.



Ongeveer 120 bezoekers op de GNB infodag 2007

Weekendstremming Westsluis Terneuzen

‘Eind mei 2008 wordt waarschijnlijk de nieuwe noordbrug van de Westsluis in Terneuzen opgeleverd. De voorbereiding van de vervanging is al begonnen. Begin maart moet het scheepvaartverkeer rekening houden met een weekendstremming van de Westsluis, een tweede stremming volgt waarschijnlijk halverwege april. In het stremmingsweekend wordt de huidige brug verwijderd, tijdens de tweede stremming plaatst men de nieuwe brug. Het scheepvaartverkeer kan op die dagen alleen gebruik maken van de Oost- en de Middensluis. In het najaar van 2008 volgt de zuidbrug.

25 februari 2006. De Tor Flandria komt in aanvaring met de geopende brug van de Westsluis in Terneuzen. Maandenlang staan er lange files van auto's voor de sluisen. Er is nog maar één werkzame brug voor het landverkeer. 'In eerste instantie dachten we aan reparatie van de brug', vertelt Dirk Roest, bestuurlijk medewerker van het Waterdistrict Westerschelde. 'Maar uiteindelijk hebben we besloten tot vervanging door een verbeterde versie. Sinds 2003 spraken we hier al over met onze zuiderburen. In overleg met Vlaanderen hebben we deze gebeurtenis aangegrepen om het ook echt te doen.' De kosten van de bruggen, zo'n vijf à zes miljoen per stuk, worden voor een aanzienlijk deel door Vlaanderen gedragen. Rijkswaterstaat is als beheerder verantwoordelijk voor de bouw en plaatsing van de brug.

• **Bredere doorgang**

Behalve de aangevaren noordbrug, wordt ook de zuidbrug van de Westsluis vervangen. Gekozen is voor een verbeterde versie van de basculebrug. De doorvaartbreedte wordt daardoor vergroot met maximaal zes meter. De hoek van de geopende brug neemt toe van 83 tot 88 graden. 'Dat betekent dat de klep van de brug veel rechter staat als de brug geopend is', legt Dirk uit. 'Met een grotere doorvaartbreedte kunnen grote schepen makkelijker in en uitvaren. Dat betekent dus ook meer veiligheid.' De bruggen worden gebouwd door Hollandia Kloos uit Krimpen a/d IJssel.

• **Verkeershinder**

Het beton van de basculekelder wordt grondig aangepast. Daarnaast vervangen grote hydraulische cilinders de huidige bewegingswerken. Dirk: 'Dat zal weken in beslag nemen, maar het scheepvaartverkeer heeft daar geen last van. Het wegverkeer wel. De Westsluis is de eerste keer zeker 13 weken en de tweede keer 10 weken minder toegankelijk. Het landverkeer heeft immers maar één brug ter beschikking in plaats van twee. We nemen wel allerlei verkeersmaatregelen, maar we kunnen niet voorkomen dat er zo nu en dan flink vertraging zal ontstaan.' De rest van het sluisencomplex wordt intussen grondig opgeknapt. Een aantal remmingwerken wordt vervangen, er worden drie sluisdeuren geconserveerd en ook de elektronica voor de bediening wordt vernieuwd. Kijk op www.vananaarbeter.nl voor de meest actuele ontwikkelingen.



De noordbrug van de westsluis wordt begin 2008 vervangen

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

4.500 exemplaren

Redactie

Eva Descamps
Arlette Lambrechts
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

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.