

Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening & Kust - Rijkswaterstaat Zee en Delta | n° 23 | december 2013



Nieuwe generatie containerschepen op de Westerschelde

Het eerste schip van de zogenaamde "Triple E-klasse" de Maersk Mc Kinney Moller, genoemd naar de Deense Scheepvaarmagnaat die vorig jaar overleed, werd dit voorjaar te water gelaten en kwam in juli 2013 in de vaart. Met haar 399,23 meter lengte, 59 m breedte en capaciteit van 18.000 TEU (transport equivalent units of standaardcontainers) is dit het grootste containerschip ter wereld. De Deense rederij heeft niet minder dan twintig van dergelijke reuzenschepen besteld. Er werd dan ook druk gespeculeerd over het feit of en zo ja wanneer dergelijke schepen op de Schelde gaan verschijnen.

Vanaf begin 2013 voerden loodsen simulatievaarten uit met de Triple E-klasse op de vaarsimulator van het Waterbouwkundig Laboratorium Antwerpen. Het Labo ontwikkelde een simulatiemodel op basis van de door Maersk aangereikte gegevens. Later verfijnde het Labo het model met de resultaten van de 'full scale trials' van de Triple E-klasse schepen en vervolgens met de eerste ervaringen van de kapiteins van de betreffende schepen bij de eerste vaarten in ondiep en smal vaarwater.

• Aanvraag

Na de zomervakantie diende rederij Maersk bij de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) een aanvraag in om met een Triple E-schip Antwerpen aan te lopen. Na voorafgaand akkoord van de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart heeft de GNA onder strikte voorwaarden toelating gegeven voor een poefvaart. De toelating was mede ingegeven door het positieve verloop van de simulatievaarten, de opgedane



De Mary Maersk aan de kade in Antwerpen

ervaring van de loodsen en het veilige verloop van de op- en afvaarten met overige supergrote containerschepen.

• Succesvolle reis

Na een grondige voorbereiding van de proefreis door de GNA in afstemming met de loodsdiensten, Maersk en het havenbedrijf Antwerpen was het zover. In de vroege morgen van zaterdag 19 oktober meerde het Triple E-schip Mary Maersk aan in het Deurganckdok na een succesvolle reis op de Westerschelde. Mist had nog voor enige vertraging gezorgd, want oorspronkelijk was de aanloop daags voordien gepland. Naast loodsen was er ook een observatieteam van de GNA aan boord. De 'probleemloze en vlotte aanloop' is aldus de kapitein een nieuwe mijlpaal voor de haven van Antwerpen. Edward Caballero, Head of Marine Maersk Line North Europe, sloot zich hier graag bij aan met zijn dankwoord aan alle betrokkenen, waaronder de GNA, zie de dankbrief in het kader. Ook de afvaart van de Mary Maersk op 20 oktober verliep zonder veiligheidsproblemen.

• Evaluatie

De GNA evalueert nu in overleg met de loodsen de op- en afvaart van de Mary Maersk. Daarbij gaat bijzondere

aandacht uit naar de interactie met de overige scheepvaart, voornamelijk tijdens de passage van de Bocht van Bath en aan de Scheldecontainerterminals. De proefondervindelijke gegevens van de eerste aanloop zullen niet alleen dienen voor de veiligheidsevaluatie, maar ook voor de verdere



Enkele uren na aankomst van de Mary Maersk meerde de Evelyn Maersk af. De Westerschelde voldoet aan de eisen van de nieuwste generatie containerschepen.

Dear All,

Amidst all the recent activities taking place in the Belgium ports, I would like to express on behalf of Maersk Line our sincere gratitude and recognition to the great work done by you and your teams for and with us.

The level of cooperation, creativity and pro-active responsiveness displayed has been 'first class' during these special times.

As highlight the call of the Mary Maersk, the first 3E call to call Belgium, exemplified our common goals of safety, environmental consciousness and innovation.

Again many thanks, which I appreciate is extended to others in your organizations, and wish you all great success,

Maersk Line

North Europe - Liner Operations

verfijning van het simulatiemodel in het Waterbouwkundig Laboratorium. Op basis van de evaluatie zullen de voorwaarden voor volgende proefreizen eventueel worden bijgesteld. Definitief fiat van de Permanente Commissie voor de vaart op de Westerschelde met de Triple E-klasse en de daaraan verbonden voorwaarden is slechts mogelijk na positieve evaluatie van een nog nader te bepalen aantal proefvaarten.

In deze nieuwsbrief

- Mary Maersk 2
- Planning inkomende vaart 4
- Grote zeeluis Terneuzen 6
- Nieuwe peilmethode mondingsgebied 7
- Nieuwe radartorens 8
- Interventie bij brand 9
- Marifoonprocedure 10
- Verkeersleiders geslaagd 10
- Duurzaam stremmen 11
- Voorschriften zee cruiseschepen 12

Foto voorpagina:
Blusboot op de Westerschelde (foto Multraship)

Nieuwe planning voor inkomende vaart

Tijdens de 651ste vergadering van de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart in september werden nieuwe principes en procedures voor de inkomende vaart goedgekeurd die een belangrijke impact hebben op de ketenwerking. Uitgangspunt voor het uitwerken van de deze procedures was het optimaliseren van de gegevensuitwisseling tussen het aankomende schip en de GNA. Dit draagt bij tot een vlottere en dus ook veiligere afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Bovendien worden wachttijden vermeden en de efficiëntie van de ingezette middelen verhoogd.

De wijzigingen, die ingaan op 4 februari 2014, zijn ingegeven door het voortdurend zoeken naar verbetering voor de ketenpartners. Kapiteins en scheepvaartagenten zijn zich soms onvoldoende bewust van het onderscheid tussen de aankomst van het schip aan het loodsstation op zee (ETA) en het tijdstip dat de loods effectief aan boord moet komen (loodsbesteltijd). Hierdoor wordt de loods niet altijd efficiënt ingezet. Wanneer het schip aan de loodsboot op zee (Wandelaar of Steenbank) arriveert, kan het zijn dat de ligplaats nog niet vrij is of de lading niet beschikbaar is. Daarom is de ETA loodskruispost niet per definitie de opvaarttijd van het schip of besteltijd van de zeeloods. Deze begrippen worden dan ook in de nieuwe regeling expliciet uit elkaar getrokken.

• Opvaarttijd

Door de nieuwe procedure wordt het voor alle ketenpartners duidelijker hoe de opvaarttijd bepaald wordt:

- Het schip mag opvaren; de opvaarttijd valt samen met de ETA
- Het schip mag pas opvaren op de GTO (gewenste tijd van opvaart)
- Het schip mag pas opvaren overeenkomstig de GTA (gewenste tijd van aankomst).

Het is mogelijk dat de agent omwille van operationele vereisten (bijvoorbeeld beschikbaarheid van de lading) een zogenaamd 'Bezwaar Tot Vervolg' of een BTV instelt. Een dergelijke BTV schort de opvaarttijd op. Het schip gaat dan voor anker op zee tot nader order. Na beëindiging van een BTV plaatst de agent een nieuwe loodsbestelling.

• Vier fasen

Wanneer een schip een Scheldehaven wenst aan te lopen, geeft de scheepsagent via het elektronisch havensysteem van de betreffende haven het schip effectief op. Door de koppeling via het Central Broker System (CBS) worden automatisch de GNA, de verkeerscentrales en de beide

loodsdiensten hiervan op de hoogte gebracht. Afhankelijk van de opgave kunnen er vier fasen onderscheiden worden:

- Fase 1: Het schip wordt nog niet in de ketenplanning opgenomen

Deze situatie kan zich voordoen wanneer de ligplaats niet vrij is, het opvaarttype niet bekend is, geen loodsbestelling geplaatst is (bij loodsplichtig schip) of indien één van de ketenpartners onvoldoende capaciteit ter beschikking heeft.

- Fase 2: Het schip is effectief in de ketenplanning opgenomen

In deze fase hebben alle ketenpartners hun toelating gegeven en is er voor een loodsplichtig schip een loodsbestelling geplaatst.



6 uur voor de loodsbesteltijd wordt de planning actief. Wanneer de loods aan boord gaat, is de reis actief

- Fase 3: De ketenplanning is actief

Bij loodsplichtige schepen wordt de planning zes uur voor het opvaarttijdstip actief. De loodsdiensten hebben dan zes uur de tijd om een loods van de vereiste bevoegdheid op de loodskruispost ter beschikking te stellen. Indien een ketenpartner (bijvoorbeeld de haven) een vertraging voorziet, kan hij een RTA (Recommended Time of Arrival) opgeven. Het Loodswezen gaat dan een later tijdstip van bemannen berekenen. Indien de agent het tijdstip van opvaart in deze fase alsnog aanpast (bijvoorbeeld omdat de ligplaats niet tijdig vrij is), heeft dit een grote invloed op alle andere ketenpartners en kunnen kosten ontstaan.

- Fase 4: De reis is actief

Vanaf het moment dat de loods aan boord is, wordt de reis actief. Voor niet loodsplichtige schepen begint deze fase vanaf het passeren van de loodskruispost. Bedoeling is dat het schip dan zonder verder oponthoud opvaart. Indien er voor een actieve reis toch nog aanpassingen aan het aankomsttijdstip gevraagd worden, riskeert het schip door de GNA teruggestuurd te worden naar zee.

• GTA en GTO

Bij het opvaarttype GTA (gewenste tijd van aankomst) berekent het predictiemodel van het Loodswezen wanneer een schip de opvaart moet starten om op tijd op de plaats van aankomst te zijn. Voor elke haven is een 'plaats van aankomst' afgesproken. Voor het opvaarttype GTO (gewenste tijd van opvaart) zal het predictiemodel de precieze passagetijden berekenen. Het predictiemodel werd door loodsen ontwikkeld. Het houdt rekening met manoeuvresnelheid van het schip, de stroming op zee en op de Schelde. Daarbij wordt gebruik gemaakt van een real-time gegevens, de laatste stand van de techniek waaronder de AIS technologie (Automatic Identification Signal) voor schepen.

• Tot slot

De nieuwe procedures treden op 4 februari 2014 in werking. Klanten en ketenpartners werden via infosessies uitvoerig geïnformeerd. Ondertussen wordt er gewerkt aan de aanpassing van de diverse programma's zodat de gegevensuitwisseling naadloos kan verlopen.

Economische impuls door nieuwe grote zeeluis

Het sluisencomplex bij Terneuzen is dé toegangspoort naar de havens van Terneuzen en Gent en zorgt voor een scheepvaartverbinding tussen Nederland, België en Frankrijk. Een nieuwe grote zeeluis moet zorgen voor een betere toegang en vlottere doorstroming van zee- en binnenvaartschepen. Een projectgroep vanuit de Vlaams-Nederlandse Scheldecommissie is druk bezig met de voorbereidingen voor de bouw.

Een grotere sluis is nodig om de steeds groter wordende zeeschepen te kunnen bedienen. Uitgangspunt voor de omvang van de nieuwe zeeluis in Terneuzen is het sluisencomplex in het Panamakanaal. Dat betekent dat er straks schepen met een lengte van 366 meter, een breedte van 49 meter en een diepte van 15 meter de sluis kunnen passeren. Een andere reden voor de noodzaak van een nieuwe sluis is zorgen voor een betere doorstroming van binnenvaartschepen. Op dit moment zijn de wachttijden voor de binnenvaartschepen, zeker aan het begin en einde van de dag, erg lang. Met de nieuwe sluis heeft het totale sluisencomplex straks meer capaciteit.

• Onderzoeken

Het project bevindt zich op dit moment in de planuitwerkingsfase. Hierin wordt onderzocht wat de effecten van de aanleg van de zeeluis zijn. Zo moet een groot aantal woningen en bedrijven aan de Schependijk in Terneuzen wijken voor de nieuwe sluis. Een ander aandachtspunt is de kwaliteit van het water in het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Door de zeeluis wordt het water iets zouter en dat kan problemen geven voor de landbouw. Hetzelfde geldt voor de industriële bedrijven die het water uit het kanaal gebruiken om te koelen. Ook wordt onderzocht wat zouter water betekent voor het natuurgebied Canisvliet bij Sas van Gent, dat in verbinding staat met het Kanaal van Gent naar Terneuzen. In overleg met de betrokkenen wordt gezocht naar passende oplossingen. Ingenieursbedrijf Lievens CSO heeft de opdracht om het ontwerp van de sluis uit te werken. Zij hebben hiervoor tot eind 2014 de tijd.

• Vlaamse en Zeeuwse regio

Goede bereikbaarheid is belangrijk voor havengebieden. Mede door de grote zeeluis blijven de havengebieden van Gent en Terneuzen interessant voor bedrijven om zich

Meer informatie?

Meer informatie: www.zeesluisterneuzen.eu. Op de website kunt u zich ook aanmelden voor de digitale nieuwsbrief van het project.

Planning

2012 - 2015 Planuitwerkingsfase

- verschijning Notitie Reikwijdte en Detailniveau (eind 2013)
- zienswijzen op Notitie Reikwijdte en Detailniveau (2014)
- verschijning en inspraak op ontwerp-Tracébesluit en milieueffectrapportage (2015)

2015 Definitief projectbesluit door Vlaanderen en Nederland

2016 Start aanbestedingsprocedure

2017 - 2021 Aanleg grote zeeluis

De aanbesteding en aanleg is afhankelijk van politiek akkoord tussen Vlaanderen en Nederland

er te vestigen. Ook rederijen zijn blij met de sluis. Door de betere doorstroming blijft het aantrekkelijk om schepen via deze route te laten varen. Niet alleen Gent, maar ook de Zeeuws-Vlaamse Kanaalzone gaat profiteren van een nieuwe zeeluis.

• Iedereen akkoord

Als de planuitwerkingsfase is doorlopen, besluiten Vlaanderen en Nederland definitief of de zeeluis er wel of niet komt. Als de politiek akkoord gaat, kan de aanleg in 2017 beginnen. Het eerste schip vaart dan in 2021 door de grote zeeluis.



Jaarlijks passeren circa 10.000 zeeschepen, ruim 50.000 binnenvaartschepen en circa 3.000 pleziervaartuigen het sluisencomplex in Terneuzen.

Nieuwe peilmethode

Op zoek naar de maximale diepgang



De diepte van de rivier kan op verschillende manieren worden vastgesteld

Hoe diep is de Westerschelde? Een belangrijke vraag, omdat de diepte de minimale kielspeling van een schip bepaalt. Peilingen zouden ons moeten vertellen hoe diep de rivier is. Maar vertellen de peilingen wel het hele verhaal? Mart de Goffau, projectmanager bij Rijkswaterstaat, ging op onderzoek uit.

‘Nee’, antwoordt Mart direct de vraag. ‘Peilingen vertellen zeker niet het hele verhaal. De bodem van de Westerschelde is net zo grillig als de rivier zelf. Er zijn ondiepe en diepe stukken, gedeelten met ribbels en redelijke vlakke stukken. En die verschuiven ook nog eens.’ Vandaar dat zowel Nederland als Vlaanderen de diepte van de Westerschelde regelmatig peilen.

• Diepgang

‘Je kunt de diepte van de rivier op verschillende manieren vaststellen’, licht Mart toe. ‘Zo kun je uitgaan van het ondiepste punt wat je aantreft tijdens een peiling. Die diepte bepaalt dan de maximale diepgang van het schip. Je kunt ook uitgaan van een gemiddelde diepte op een bepaald gedeelte van de rivier. Beide methoden geven verschillende uitkomsten.’

• Wielingen

In opdracht van de PC onderzocht de Universiteit van Gent samen met Marin op welke wijze de diepte van het mondingsgebied van de Westerschelde (waaronder De Wielingen), een gebied met relatief veel oneffenheden, het best kan worden bepaald. De eerder gebruikte methode

bleek onvoldoende met deze specifieke kenmerken rekening te houden. De Wielingen ligt voor de Vlaamse kunst en maakt deel uit van de zuidelijke scheepvaartgeul naar de Westerschelde. Uit het onderzoek kwam het advies om op dit gedeelte van de rivier een oppervlakte van 3x3 meter te peilen en de gemiddelde diepte van dit gedeelte als maximale diepte voor een schip te hanteren. Voor de Wielingen betekent dit dat schepen met een grotere diepgang (1 tot 3 dm) ontvangen kunnen worden.

• Ondiepste punt

‘Voor de rest van de rivier blijven we uitgaan van de gemeten ondiepte op een oppervlakte van 1x1 meter’, licht Mart toe. ‘Dan bepaalt het ondiepste punt de maximale diepgang. We willen natuurlijk aan de ene kant dat zoveel mogelijk schepen de Westerschelde kunnen opvaren, maar alleen met behoud van de hoge veiligheidseisen die de Permanente Commissie hanteert.’

• Grenzen

‘De wijze van peilen en de conclusies die we er aan verbinden, verschillen dus per gebied’, vat Mart het nieuwe beleid samen. ‘We blijven op zoek naar de grenzen van wat haalbaar en qua veiligheid mogelijk is. We kunnen bijvoorbeeld het scheepsgedrag steeds beter meten en voorspellen. Het zou best kunnen dat we door toename van de kennis over de relatie tussen het scheepsgedrag en de onderwaterbodem een kleinere kielspeling kunnen toestaan. En hoe kleiner de kielspeling, hoe meer schepen we kunnen toelaten. De ontwikkelingen staan niet stil!’

Nieuwe radartorens voor de Schelderadarketen

In Oostende wordt de radartoren die in de haven op de top van de Halve Maandijk staat, afgebroken en vervangen door een nieuwe constructie op het uiteinde van de oostelijke strekdam. De nieuwe toren, in totaal 56 meter hoog, komt de veiligheid ten goede en zal ook de communicatie bevorderen.

De nieuwe radartoren op de Oostdam wordt gebouwd door de afdeling



Maritieme Toegang in opdracht van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. De toren wordt een schakel van de Schelderadarketen en is in de loop van 2014 operationeel. De voet van de radartoren is gebouwd op de kop van de oostelijke havendam. De betonnen toren is ongeveer 45 meter hoog, de antenne zelf steekt er nog eens drie meter boven uit. Wetende dat de strekdam 8 meter hoog is, dan zal de radartoren op zijn hoogste punt 56 meter boven laag water uitsteken.

• Beter bereik

Door de nieuwe hoogte wordt een groter radarbereik op zee verkregen,

wat de veiligheid ten goede komt. De positie is door de ligging op het uiteinde van de strekdam meer zeewaarts, waardoor het scheepvaartverkeer tussen Oostende en Frankrijk aan de kustzijde beter te monitoren is. De huidige nadelige afscherming van de gebouwen op de zeedijk in Oostende vervalt hierdoor grotendeels. Het radioverkeer tussen schepen in het zeegebied, de verkeerscentrale in Zeebrugge en het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum in Oostende zal vlotter verlopen omdat de ontvangstantenne voor radiocommunicatie hoger staat.

Schelderadartoren Noord gegund

In Nederland verrijst in 2015 op het voormalig werkeiland van Oosterscheldekering Neeltje Jans een nieuwe Schelderadartoren. Uit verschillende inschrijvingen is het werk begin oktober gegund aan bouwonderneming Besix uit Brussel, dezelfde aannemer die ook tekent voor de nieuwe radartoren in Oostende. Het contract voor de radar zelf was al gegund aan een marktpartij: HITT Traffic uit Apeldoorn.

De aannemer kon direct van start met het uitwerken van het in de offerte ingediende bouwontwerp. Het ontwerp van de betonnen toren is afgestemd op een ander beeldbepalend gebouw in de buurt, het Topshuis.

• Bestemmingsplan

De radartoren heeft al de bestemmingsplanprocedure doorlopen, dat door de gemeente Veere gecombineerd is met de procedure voor nieuwe windmolens. Het bestemmingsplan Neeltje Jans is in februari 2013 onherroepelijk geworden na een uitspraak van de Raad van State. Gedurende de bestemmingsplanprocedure heeft niemand bezwaar gemaakt tegen de bouw van de radartoren. Ook heeft de welstandscommissie van de gemeente Veere het ontwerp voor de toren goedgekeurd.

• Stormseizoen

Omdat de radartoren op een zeeverende constructie gebouwd wordt, moet rekening gehouden worden met het stormseizoen, van 1 oktober tot 1 april. Gedurende deze periode mag er geen fundering gebouwd worden. De aannemer benut daarom de zomer voor het aanleggen hiervan. De bouw van de toren zelf is niet gebonden aan deze beperkingen. De verwachting is dat de nieuwe radartoren medio 2015 operationeel zal zijn. De dekking van de Schelderadarketen in het aanloopgebied Noord wordt daarmee substantieel verbeterd. Daarmee wordt een wezenlijke bijdrage geleverd aan de veiligheid van de scheepvaart.

Brand op zee

Blusboten waarborgen snelle interventie

Het gebeurt gelukkig maar zelden: brand aan boord van een schip op de Westerschelde. Maar mocht het gebeuren, dan zijn we er op voorbereid. Drie blusboten zijn direct inzetbaar. In het westen, oosten en midden van de Westerschelde waarborgen de schepen van Multraship Salvage en URS België een snelle interventie in geval van brand.

De drie blusboten bestrijken het gehele gebied en zijn direct inzetbaar. Speciaal opgeleide brandweerlieden houden de wacht. 'Volgens afspraak moeten zij binnen een zo kort mogelijke tijd (best endeavours criterium) ter plaatse zijn', vertelt Sal Cracau, Programmamanager Maritieme Veiligheid Deltawateren en directeur van de Gemeenschappelijke Meldkamer Zeeland bij Veiligheidsregio Zeeland. 'De brandweerlieden maken normaal gesproken deel uit van brandweerposten in Vlissingen en Oost Souburg. Voor hun inzet is de Veiligheidsregio Zeeland eindverantwoordelijk.'

• Convenant

De Westerschelde is in drie delen gesplitst. Ieder deel beschikt over een blusboot. De Veiligheidsregio Zeeland sloot begin 2013 een akkoord met Multraship Salvage en URS België over de inzet van blusboten in het westen en middengedeelte van de rivier. Met de Haven van Antwerpen is een overeenkomst gesloten voor een blusboot voor het oostelijk deel van de rivier, oostelijk van de lijn Perkpolder – Hansweert. Ook voor dat deel van de rivier zijn Multraship Salvage en URS België inzetbaar, gefinancierd door de haven van Antwerpen.

• Risico

Ook al komt het niet vaak voor, brand aan boord vormt een reëel risico. 'Soms is de oorzaak een spontane ontbranding',

zegt Sal. 'En iedere aanvaring is een potentieel gevaar voor brand. Brand aan boord kan lastig te bestrijden zijn. Vandaar dat onze brandweerlieden daar speciaal voor getraind zijn. In eerste instantie probeert de bemanning zelf een beginnende brand te blussen. Intussen is de brand dan meestal wel gemeld en bekijken we welke actie nodig is.'

• Commandovaarttuig

Om goed voorbereid te zijn op incidenten, wordt er regelmatig geoefend. 'We werken volgens gezamenlijke plannen en protocollen. Daarbij is het heel belangrijk dat iedere betrokken partij weet wat hij moet doen', licht Sal toe. 'En er zijn heel wat partijen betrokken. De gemeenten, de haven, de verkeerscentrales en de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA). Dat vraagt om coördinatie. Voor de Westerschelde beschikken we zelfs over twee commandovaartuigen, waarop we voldoende ruimte en faciliteiten hebben om ter plaatse een incident, met alle betrokken partijen aan boord, te coördineren.'

Internationale samenwerking

In Zeeland vormen 36 brandweerspecialisten een zogenaamd MIRC, een Maritime Incident Response Group. Deze groep brandweerlieden wordt speciaal getraind voor bestrijding van incidenten op het water. Ook in Engeland, België en Frankrijk worden dergelijke teams geformeerd en opgeleid. Vanaf juni 2014 zijn alle teams operationeel en gezamenlijk inzetbaar. De internationale samenwerking wordt vanuit Zeeland gecoördineerd.



Ook al komt het niet veel voor, brand is een reëel risico

Nieuwe marifoonprocedures van kracht

Sinds 1 augustus 2013 gelden er in het Scheldegebied nieuwe marifoon(werk)procedures. Oude procedures zijn daarmee komen te vervallen. Een werkgroep onder leiding van Patrick Legros, nautisch dienstchef GNA, bracht in één document alle procedures samen.

De procedures zijn leidraad voor de VTS-medewerkers, de loodsen en de vaarweggebruikers. 'De nieuwe marifoonblokindeling, noodzakelijk geworden na de ingebruikname van het Deurganckdok, vormde de aanleiding om kritisch te kijken naar de procedures', begint Patrick. 'De grenzen van de kanalen staan er in vermeld en deze veranderden. We hebben de marifoonprocedures gemoderniseerd en aangepast aan nieuwe regelgeving.'

• Veilig en efficiënt

Marifoonprocedures zijn van groot belang voor de veiligheid en de efficiëntie van het scheepvaartverkeer. Beroepsvaart moet altijd via de marifoon bereikbaar zijn en ook pleziervaart heeft, als er een VHF-installatie aan boord aanwezig is, luisterplicht. 'Voor iedereen op de rivier is het van groot belang te weten wat er aan de hand is', licht Patrick toe. 'Een schip met pech, een verdwenen boei, het is belangrijk. Loodsen zijn op de hoogte van dergelijke informatie, maar niet-loodsplichtige schepen weten van niets. Om te kunnen anticiperen op gebeurtenissen, is informatie



De marifoonprocedures zijn gemoderniseerd en aangepast aan nieuwe regelgeving.

onmisbaar. 'Via het algemene kanaal zijn daarom ieder uur nieuwsberichten te beluisteren. Voor ieder gebied een eigen kanaal en eigen tijdstip.

• Parlofoon

'Een marifoon is als een parlofoon, een huistelefoon, zegt Patrick, 'Het is daarom van belang dat gebruikers zich aan de regels houden, anders hoort niemand wat er gezegd wordt. In het algemeen is de regel dat een schip zich

aanmeldt via het algemene kanaal en dat het gesprek daarna verder gaat op een ander kanaal. Gebruik van het algemene kanaal is toegestaan voor het uitwisselen van informatie die voor alle vaarweggebruikers in dat gebied interessant is.'

De nieuwe marifoon(werk)procedure is te downloaden via www.vts-scheldt.net, onder de knop documentatie.

die deelnamen, in één keer voor dit examen geslaagd. Een unieke prestatie die veel zegt over de kwaliteit van de verkeersleiders op de Westerschelde. Proficiat!

en leidend bij moeten optreden. De verkeersleiders sluiten drie dagen trainen af met een examen, dat ze met goed gevolg moeten afleggen om hun kwalificatie te behouden. De afgelopen drie jaar zijn steeds alle verkeersleiders

Capaciteit sluisen optimaal benutten

Samen met de binnenvaart zoeken Rijkswaterstaat en Koninklijke Schuttevaer naar vermindering van wachttijden bij stremmingen van sluisen. Een proef tijdens een langdurige stremming bij de Krammersluizen werd onlangs afgerond. Informatie over de invaartijd en voorlopige schutindelingen, bereikbaar via www.sluisplanning.nl, bleek goed te werken om wachttijden te verminderen.

'In september 2013 was een kolk van de Krammersluis wegens onderhoud twee weken buiten gebruik', licht Ben Sinke, projectleider Duurzaam Stremmen, toe. 'We verwachtten wachttijden van gemiddeld vier uur, met op sommige momenten uitschieters naar negen of veertien uur.' Een brede projectgroep bestaande uit schippers en bedienaars, samen met Koninklijke Schuttevaer en Rijkswaterstaat, greep deze stremming aan om te onderzoeken welke nieuwe oplossingen kunnen worden ingezet om wachttijden te verminderen.

• Vragen en antwoorden

De projectgroep inventariseerde een groot aantal mogelijkheden. Zo kun je bijvoorbeeld tijdelijk de capaciteit optimaliseren, de vaartijden verruimen, een aantal schepen laten omvaren of proberen de doorvaart efficiënt te plannen. 'Aan iedere maatregel kleven voor- en nadelen', vat Ben de discussies samen. 'En de ene maatregel heeft effect op een andere maatregel. We gingen dan ook op zoek naar de vraag: welke (combinatie van) maatregel(en) is de beste?'

• Verkeersmanagement

'Onze conclusie was dat van verkeersmanagement het meest te verwachten is', vervolgt Ben. 'Met verkeersmanagement kunnen we het verkeersaanbod en de sluis capaciteit beter afstemmen en inzichtelijk maken. Om dit goed te laten werken vragen we wel wat van de schippers en ook van onze operators op de sluis en is informatie over elke sluis nodig. Deze informatie brachten we samen op www.sluisplanning.nl.'

• Pilot

De stremming van de Krammersluis vormde de vuurdoop. Ben: 'Het bleek te werken. De wachttijden bleven beperkt, mede ook door de goede informatie over de stremming vooraf. Via www.sluisplanning.nl konden schippers zien wat het aanbod was bij een sluis en hierdoor beter inschatten op welk tijdstip ze met zo min mogelijk wachttijd geschut konden worden. Het sluisplanningssysteem biedt volop kansen om doorontwikkeld te worden. Voorwaarde is dan wel dat schippers er gebruik van maken en dat de binnenvaart en Rijkswaterstaat samen stappen durven maken.'

• Besparingen en praktische zaken

Verminderen van wachttijden door samen anders te werken, levert ook andere voordelen op. 'We hebben berekend dat er flink bespaard kan worden door het verlies aan scheepvaarturen te beperken', zegt Ben. 'Daarbij komt een aanzienlijke brandstof- en milieubesparing en minder uitstoot van CO2 als schepen hun reis kunnen plannen en onderling minder hard moeten varen. Maar er zijn ook andere voordelen: schippers kunnen bijvoorbeeld eerder een ligplaats kiezen als de wachttijd bij de volgende sluis te hoog is.'

• Toekomst

Wanneer we meer planmatig kunnen varen, wordt het vooraf melden bij elke sluis mogelijk minder nodig. Door nieuwe technieken zijn de snelheid van elk schip en de stroomsnelheden te berekenen. Hierdoor is het mogelijk om bijvoorbeeld bij Hansweert een virtuele toerbeurt voor de Krammer te verstrekken. De schutindeling voor de Krammer is dan vanaf Hansweert ingepland. Het traject Hansweert – Krammer is ook erg geschikt om dit een week uit te proberen. Besloten is de proef met de sluisplanning voorlopig voort te zetten voor de sluisen van Hansweert, Krammer, Volkerak en Kreekrak. Terneuzen wordt op termijn ook toegevoegd aan sluisplanning. De binnenvaart in het Scheldegebied heeft dan het totaal overzicht, bij voorkeur voordat de bouw van een Zeesluis in Terneuzen start. Er is dan een kolk minder beschikbaar. De binnenvaartschipper ervaart dan via een proef of het bruikbaar is.

Meer informatie over de sluisplanning vindt u op www.vts-scheldt.net (download/media/doc Duurzaam Stremmen).



Op vakantie naar Antwerpen

In 2003 werd aan de Scheldekaaien in Antwerpen een prachtige cruiseterminal geopend. Dankzij die terminal, een soort glazen constructie van honderd meter lang onder het Zuiderterras, kunnen cruiseschepen aanleggen in het hartje van de stad. Dat maakt van Antwerpen een interessante bestemming.

De cruiseterminal bevindt zich onder hangars tussen het Steenplein en het Zuiderterras, op wandelafstand van het historische stadscentrum. Talloze cruiseschepen meren met enige regelmaat aan. De aantallen stijgen, de afmetingen van de schepen nemen toe. Om de schepen veilig naar de ligplaats te loodsen, heeft de PC samen met het havenbedrijf Antwerpen, maximale afmetingen en beperkende voorwaarden voor deze schepen vastgesteld.

• Simulatie

Aan het bepalen van deze voorwaarden ging uitgebreid onderzoek in het laboratorium in Borgerhout vooraf. De op- en afvaart van de cruiseschepen werd met verschillende windkracht en windrichtingen gesimuleerd. De resultaten van het onderzoek werden besproken met alle betrokkenen en leidden tot heldere voorwaarden.

• Afmetingen

Vanwege de omvang van de zwaaizone (ter hoogte van de Mexiconatie) is de maximale lengte van een schip momenteel vastgesteld op 265 meter. De hoogte van een schip is, vanwege hoogspanningslijnen over het water, beperkt tot zestig meter. De maximale diepgang is 80 decimeter. De weersomstandigheden bepalen of en hoe een schip op mag varen. Bij mist of harde wind gelden beperkende voorwaarden. De loods bepaalt hoeveel sleepboten ingezet moeten worden.

• Ligplaats

De ontvangst van een zee cruiseschip vergt een behoorlijke organisatie. Om het schip veilig naar de plaats van bestemming te brengen mogen op bepaalde ligplaatsen geen schepen afgemeerd liggen als het schip passeert. De beheerders van de betreffende ligplaatsen horen minimaal 48 uur van tevoren dat zij de ligplaats vrij moeten maken.

• Welkom

Desondanks zijn de zee cruiseschepen van harte welkom in Antwerpen. De opvarenden verkennen de stad, doen inkopen en leveren zo een bijdrage aan de economie. Voor de Antwerpenaren zijn de cruiseschepen een aantrekkelijke attractie. Ieder schip wat aanmeert, kan rekenen op veel belangstelling.



Foto Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust & Rijkswaterstaat Zee en Delta

Oplage

3000 exemplaren

Redactie

Eva Descamps, Ben Sinke, Antoine Vuylsteke, Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zee en Delta), tel. 0031 (0) 118 62 24 83

Antoine Vuylsteke (Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust), tel. 0032 (0)3 222 40 02

Beeld

Rijkswaterstaat Zee en Delta, Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust, Adrie van der Wege, Multraship (blusboten)

Druk

Grafisch Bedrijf Goes

Voor extra exemplaren of een abonnement 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.

Meer informatie over het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Westerschelde vindt u op www.vts-scheldt.net.