



terugblik | afdeling
Scheepvaartbegeleiding

J. Seey

terugblik

afdeling

Scheepvaartbegeleiding

Voorwoord

De terugblik op de afdeling Scheepvaartbegeleiding is klaar. Op 1 mei 1997 kwam de afdeling tot stand, als gevolg van een functionele hergroepering van diensten bij het Zeewezen. Tot 1 mei 1997 werden de taken van scheepvaartbegeleiding (net als het eigenlijke loodsen en beloodsen, en het beheer van loods- en redeboten) waargenomen door het Loodswezen. Nu is Scheepvaartbegeleiding een onderdeel van het Zeewezen, ze staat naast de Vlaamse Nautische Autoriteit, DAB Vloot en DAB Loodswezen.

De relatief jonge afdeling is nog redelijk onbekend, maar de komst van deze terugblik wil daar, samen met andere initiatieven, verandering in brengen. Dit werk geeft eerst een algemene situering van de kerntaken van de afdeling. Daarna wordt in een volgend stuk dieper ingegaan op de projecten, studies en realisaties van 2003. In een laatste onderdeel wordt duidelijk dat de afdeling op vele verschillende locaties actief is, van Oostende via Zeebrugge, Kallo, Zelzate tot in het verre Nederlandse Vlissingen. Bovendien werkt de grote meerderheid van het personeel in volcontinuidiensten, 24 uur op 24, 7 dagen op 7.

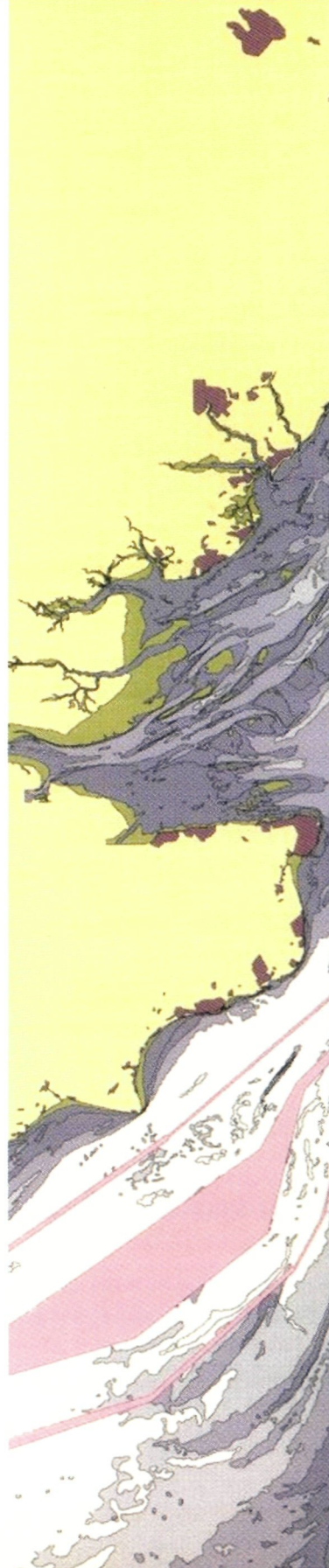
De afdeling Scheepvaartbegeleiding wil zich meer en meer profileren als organisator van de scheepvaart op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse zeehavens. De ketenbenadering wordt steeds belangrijker: het blijft de ambitie een schip te begeleiden van aan de Franse grens tot aan de kaai in de haven. De Nederlandse collega's van de Scheepvaartdienst Westerschelde en de respectievelijke havenkapiteindiensten zijn hierbij onmisbare schakels.

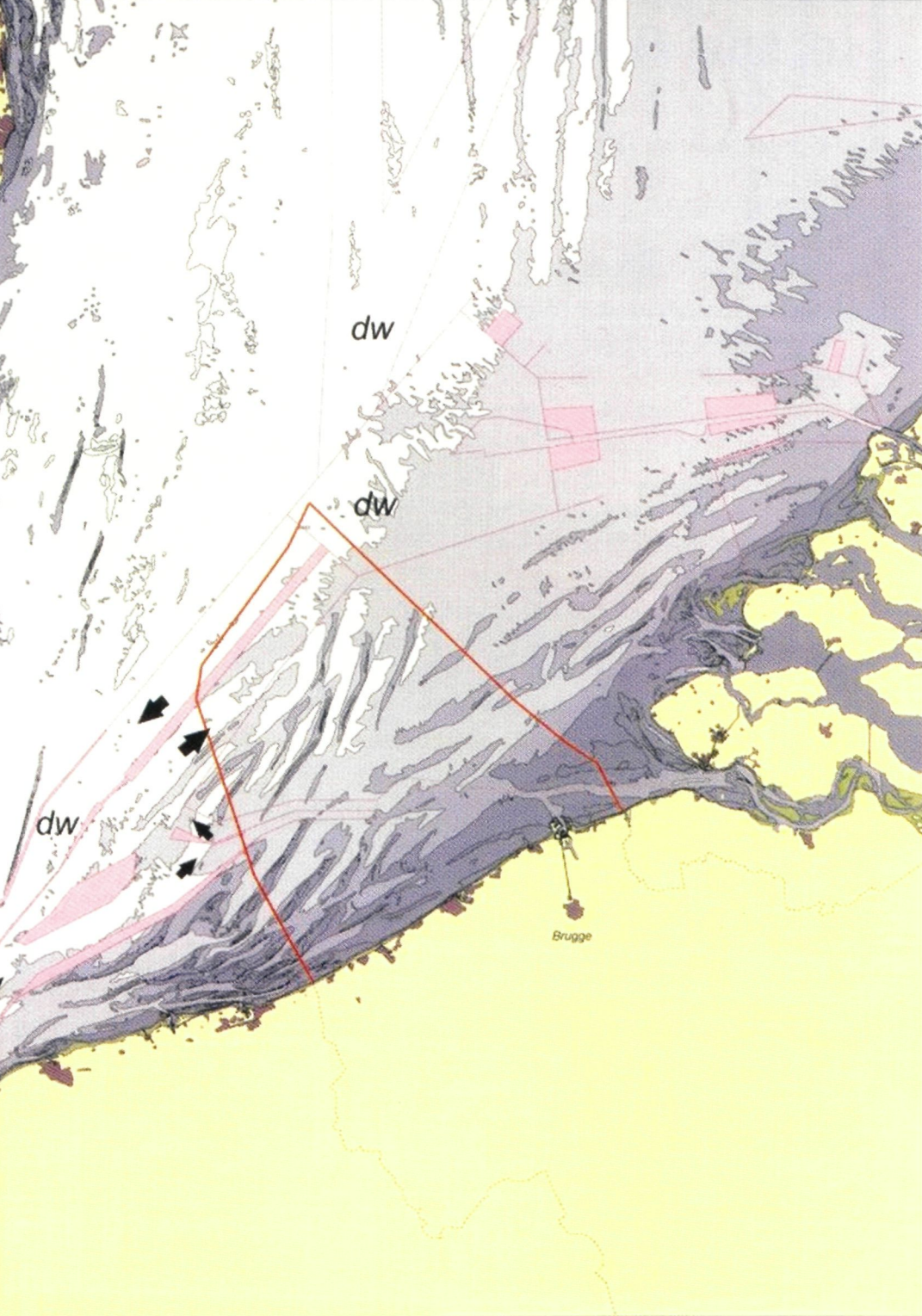
afdelingshoofd
Antoine Descamps
Zeebrugge


Vlot en veilig

De Noordzee en de Westerschelde worden voor vele doeleinden gebruikt. Het gebruik als “transportader” voor de scheepvaart is daar één van. Het Belgisch gedeelte van de Noordzee is uiterst klein, slechts een fractie van de totale Noordzee; toch behoort het tot de drukst bevaren gebieden ter wereld.

Enorme goederenstromen komen samen in de relatief kleine oppervlakte rond het estuarium van de Westerschelde. Alleen al in de haven van Antwerpen liepen er vorig jaar ongeveer 14.580 zeeschepen binnen. Het geheel van de beroepsvaart naar en van de Vlaamse en Zeeuwse havens is nog veel groter, ongeveer 66.650 bewegingen of zowat 183 per etmaal.





 main shipping routes

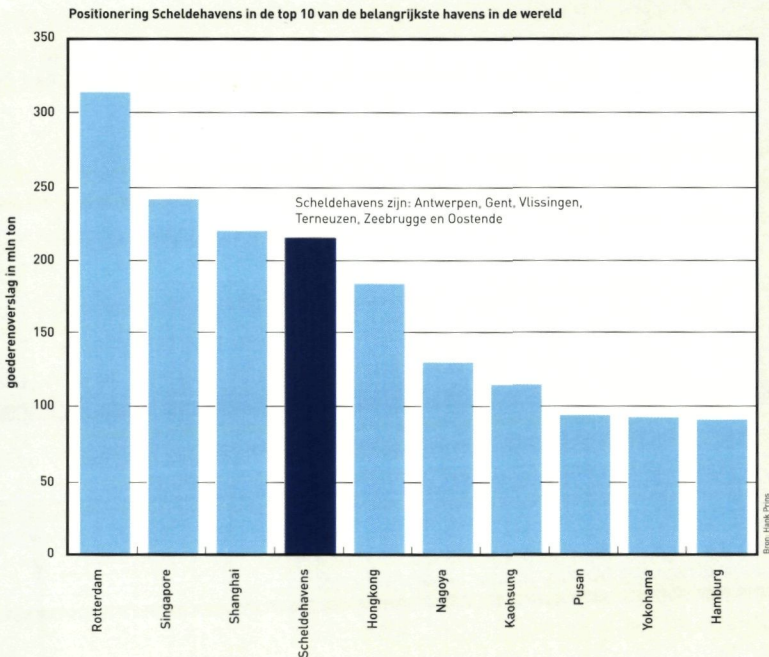
 area to be avoided

dw deep water channels

 streams of traffic

Om dit verkeer vlot en veilig te laten verlopen, vereisen de toegangseulen tot de Zeeuwse en Vlaamse zeehavens bijzondere aandacht. Vooral omdat steeds meer grotere en snellere schepen van deze vaarweg gebruik maken. Bovendien is het estuarium van de Westerschelde een gebied met grote milieuwaarde, omgeven door één van de dichtste bevolkingsconcentraties ter wereld.

Daarom is de begeleiding en sturing van de scheepvaart noodzakelijk. De hoofdopdracht van de afdeling Scheepvaartbegeleiding is de scheepvaart in dit gebied vlot en veilig te laten verlopen ter vrijwaring van het milieu. In eerste instantie richt deze dienstverlening zich naar de zeescheepvaart en de grotere binnenvaart.



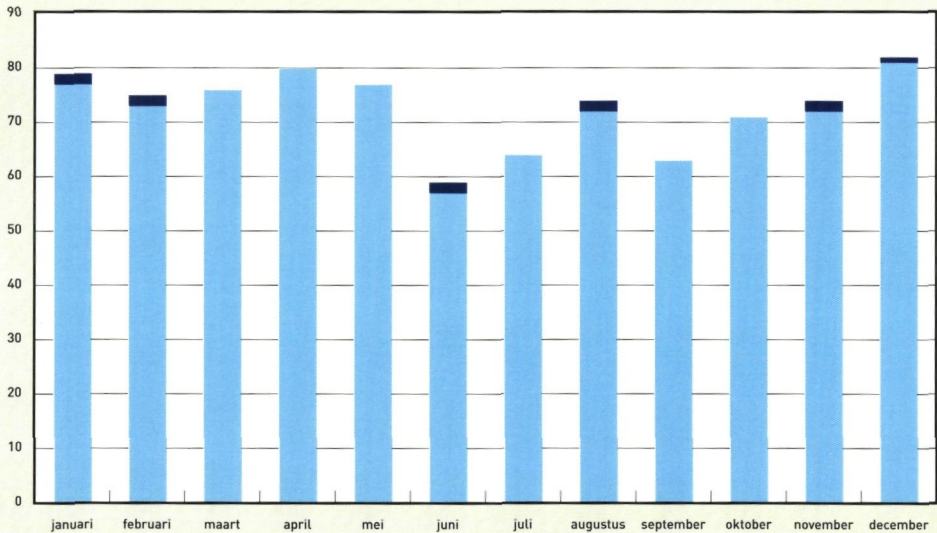
Hoe vlot?

De vlotte afhandeling van het scheepvaartverkeer, van volle zee tot aan de kaai en vice versa, is een graadmeter voor de efficiëntie. Dit impliceert dat de verkeersstroom wordt geoptimaliseerd, dat de wachttijden zo beperkt mogelijk zijn en dat er nergens ophoud is. Een vlotte verkeersstroom is ook een belangrijke commerciële troef voor de havens, in het bijzonder voor die van Antwerpen en Gent die diep in het binnenland liggen.

Binnen het kader van de Balanced Scorecard, een managementtechniek die sinds 2001 wordt gehanteerd, wordt de vlotte afhandeling van de scheepvaart afgetoetst aan de hand van gelukte of mislukte vaarplannen.

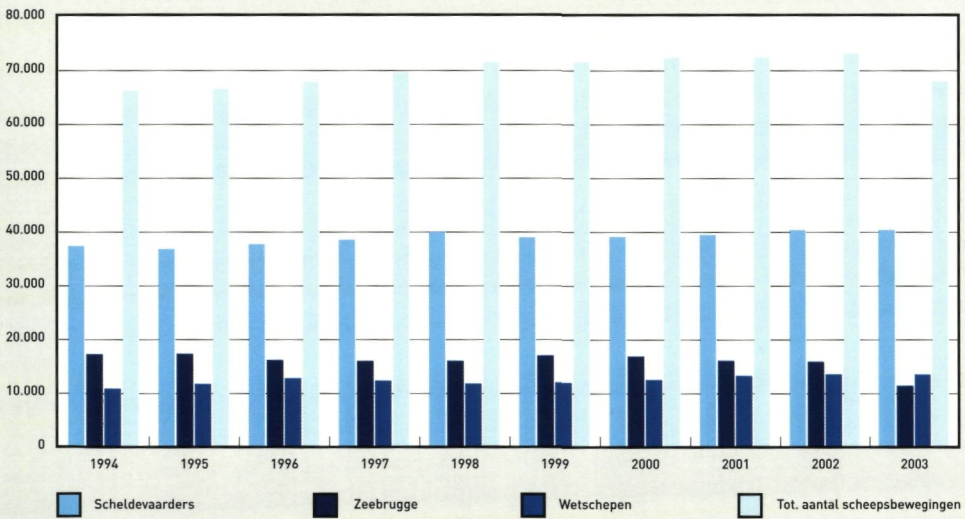
Vaarplannen opvaart 2003

Bovenmaatse schepen en schepen met gevaarlijke lading



Er zijn zeer weinig mislukte vaarplannen. Als bijvoorbeeld het schip niet tijdig aanwezig is, wordt zijn vaarplan in de war gebracht.

Aantal belangrijke scheepsbewegingen



Hoe veilig?

In het spanningsveld tussen vlot en veilig scheepvaartverkeer, de twee hoofddoelstellingen, zal de afdeling Scheepvaartbegeleiding altijd de veiligheid op de eerste plaats stellen. Een veilige scheepvaart is een algemeen belang, dat particuliere belangen overstijgt.

Uit onze statistieken blijkt dat er vorig jaar slechts een 27-tal scheepsongevallen in deze wateren gebeurd zijn. De vele near misses (bijna ongevallen) mogen echter niet vergeten worden.

Om een vlotte en veilige scheepvaart te verzekeren, is er nood aan ogen, oren en zelfs een geheugen op het water.

De Schelderadarketen (SRK)

Om het scheepvaartverkeer op de Westerschelde en haar mondingen effectief te kunnen volgen en begeleiden, werd in samenwerking met Nederland een gemeenschappelijke en grensoverschrijdende radarketen uitgebouwd. Deze Schelderadarketen (SRK) verleent Vessel Traffic Services (VTS) en biedt de mogelijkheid tot een vlotte en veilige scheepvaart.

De essentie van VTS of scheepvaartbegeleiding is het verstrekken van informatie aan de verkeersdeelnemers, het verlenen van navigatieassistentie en het voeren van verkeersmanagement. VTS wordt door bevoegde autoriteiten verleend om een vlot en veilig scheepvaartverkeer in een welbepaald VTS-gebied te verzekeren. Internationaal zijn door de International Maritime Organisation (IMO) algemene richtlijnen opgesteld om deze diensten op professionele wijze op touw te zetten en uit te baten.

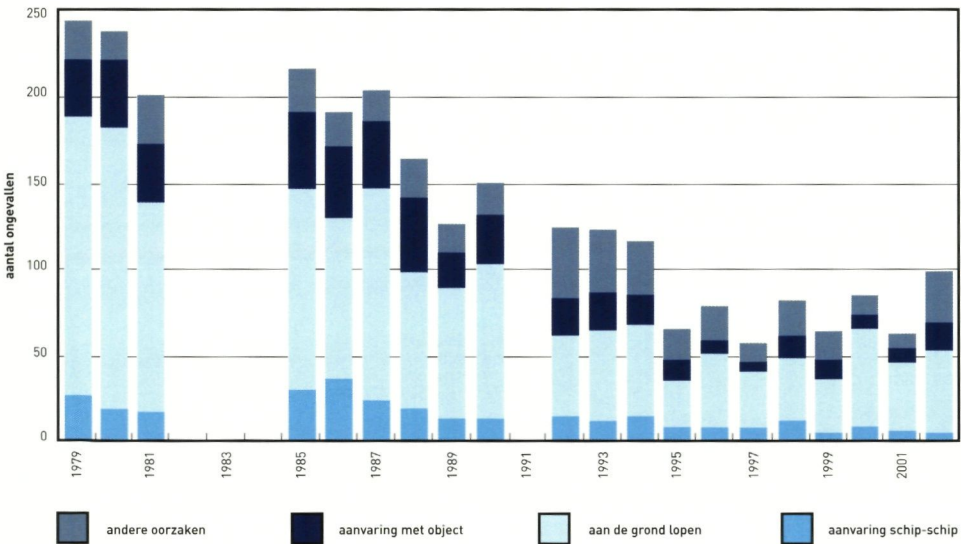
In 1978 werd tussen Nederland en België het Radarverdrag gesloten om de radarketen te bouwen en zo VTS te verlenen op de Westerschelde en haar mondingen. Van bij het begin werd de SRK opgevat als een volledig geïntegreerd systeem dat op alle locaties zou werken met dezelfde apparatuur en volgens dezelfde procedures. Op 1 maart 1991 werd het systeem operationeel. Het wordt voortdurend uitgebreid en aangepast aan nieuwe technologieën.

In de hele wereld zijn maar een aantal voorbeelden gekend van min of meer vergelijkbare maritieme verkeerssituaties: onder andere het gebied van de Grote Meren in Noord-Amerika, met in het bijzonder de verkeersbegeleiding op St. Lawrence River tussen Canada en de Verenigde Staten en de binationale vaarroutes op de Rio de la Plata tussen Argentinië en Uruguay.

Voor het technisch en financieel beheer van de SRK werd begin 1991 het Beheer- en Exploitatieteam (BET) opgericht, bestaande uit Vlaamse en Nederlandse ambtenaren. Het BET is gevestigd in het Scheldecöördinatiecentrum (SCC) in Vlissingen.

De SRK functioneert 24 uur op 24, 7 dagen op 7. Sinds de SRK in gebruik werd genomen, is het aantal ongevallen in het VTS-gebied drastisch gedaald.

Westerschelde + monding (gedeeltelijk) en excl. aanliggende havens
Aantal scheepsongevallen per jaar



Scheepsongevallen (absoluut aantal) op het Nederlandse deel van de Schelde

De huidige Schelderadarketen bestaat uit vijf bemande VTS-centrales en 21 onbemande radartorens, die geografisch een gebied bestrijken vanaf de Noordzee: westelijk ter hoogte van Nieuwpoort, noordelijk ter hoogte van Domburg en tot op de Schelde ter hoogte van de Kallosluis. De VTS-centrales zijn gevestigd in Zeebrugge (VL), Vlissingen (NL), Terneuzen (NL), Hansweert (NL) en Zandvliet (VL). Hierin werken VTS-operatoren of radarwaarnemers. In de Vlaamse verkeerscentrales werkt men in ploegen van elk 5 personen en in shiften van 12 uur, elke dag van het jaar.

VTS-dekkingsgebied

- De verkeerscentrale Zeebrugge op de Westelijke Dam begeleidt de scheepvaart in het zeegebied op de maritieme toegangswegen van en naar de Vlaamse kusthavens en de mondingen van de Westerschelde. Bovendien is deze verkeerscentrale de National Competent Authority (NCA) voor gegevensuitwisseling tussen EU-lidstaten over gevaarlijke of verontreinigende goederen bij calamiteiten op zee. In 2003 werden 8 radarwaarnemers geworven en opgeleid voor het verzekeren van de verkeersbegeleiding in het bijkomende radardekkingsgebied na het ingebruik nemen van de radartoren op de Oostdyckbank.
- De verkeerscentrale Zandvliet aan de Zandvliet- en Berendrechtsluis begeleidt de zeevaart en grotere binnenvaart vanaf 1.150 ton op de Schelde van en naar de haven van Antwerpen. Vanuit Zandvliet coördineert men ook de rampenbestrijding op de Schelde en haar oevers.

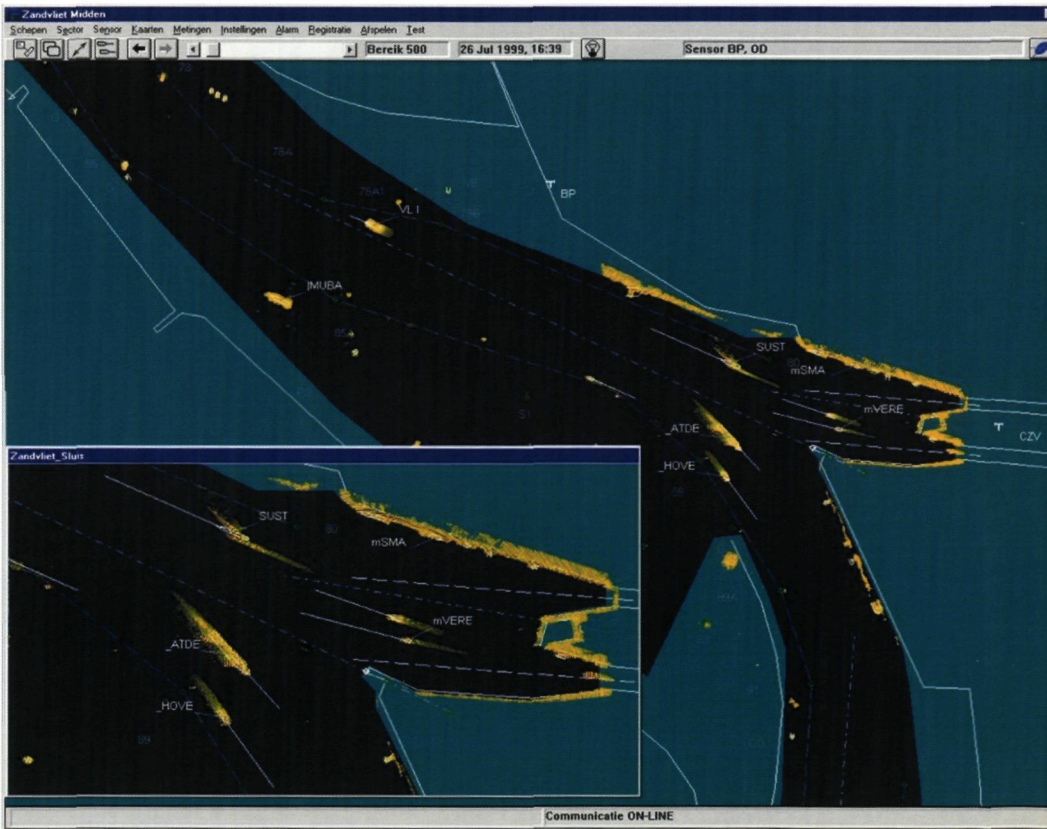


Overzicht werkingsgebied SRK

De afdeling Scheepvaartbegeleiding geeft aan de VTS een drievoudige invulling: radarwaarnemingsstelsel (RW) met een doel-volgersysteem, het bijhouden van een informatieverwerkend-systeem (IVS) en telecommunicatie tussen wal en schip. Deze drie aspecten laten toe om vaartuigen te identificeren, om rapporteringen over posities te ontvangen en door te sturen, om informatie te bekomen of beperkingen op te leggen over voorgenomen trafiek en manoeuvres en om gevaren tijdig te onderkennen. Bovendien is het mogelijk assistentie te verlenen aan schepen, bijvoorbeeld op nautisch of meteorologisch gebied en de verkeersstromen beter te beheersen via het toelatingsbeleid of VTS-vaarplannen.

Radarwaarnemingsysteem (RW)

Het radarwaarnemingsysteem vormt de fysieke infrastructuur van de SRK. Eenenwintig radarposten, drie radiopeilers, twee zichtmeters, vijf bemande centrales en een Scheldecoördinatiecentrum (SCC) zorgen voor verkeersbeelden en identificatie van de schepen. Elke radarpost is uitgerust met een zender/ontvanger-installatie en een specifieke antenne. De antenne levert een ruw beeld aan de zender/ontvanger die het digitaliseert en doorstuurt naar de dichtstbijzijnde centrale(s). Elke centrale bundelt alle signalen van de aangesloten radarposten en verwerkt deze tot een geïntegreerd verkeersbeeld. De vijf centrales staan ook met elkaar in verbinding. Zo kunnen ze bijvoorbeeld verhinderen dat de informatie van een schip verloren gaat.



Radarbeeld ter hoogte van de Schelde in de verkeerscentrale Zandvliet

Hard- en software van de SRK laten toepassingen toe, die zeer bruikbaar zijn voor verkeersmanagement. Afgezien van vaarroutes en voorspellingen, bestaat de mogelijkheid om boeibewaking, zonebewaking of ankerbewaking in te stellen. Dat laatste bijvoorbeeld gebeurt door een elektronisch venster te leggen rond een toegewezen ankerplaats. Wanneer het venster van kleur verandert, of als er een signaal afgaat, weet de operator dat het schip buiten het venster komt. Hij zal dan gebruik maken van het telecommunicatiesysteem om de bemanning te verwittigen.

Door de koppeling van het radarwaarnemingssysteem (RW) met het informatieverwerkend-systeem kan de reisinformatie worden weergegeven, zoals vaste scheepsgegevens, vooraanmelding, vermoedelijk uur van aankomst (ETA: Estimated Time of Arrival), bestemming, vaarplan, passages, lading, vergunningen en voorwaarden, loodsdetails enz. Daarnaast worden lijsten in het systeem ingevoerd met voor aankondigingen, op- en afvarende schepen in een bepaald gebied, blokklijsten en ankerlijsten, schepen met gevaarlijke lading enz. Het geheel is gekoppeld aan een tweemaandelijks update van gegevens over zowat 85.000 geregistreerde schepen, afkomstig van Lloyd's Register of Shipping. Ook zijn meteo- en hydrogegevens en getij-informatie beschikbaar, afkomstig van de afdeling Waterwegen Kust in Oostende en van Rijkswaterstaat (RWS) Zeeland in Middelburg.

Informatieverwerkend-systeem (IVS)

Het informatieverwerkend-systeem is een informaticanetwerk dat de door de radars geleverde informatie moet verwerken. Elke bemande radarcentrale beschikt over dit complexe netwerk. Het IVS heeft als hoofddoel het opvolgen en administreren van de schepen gedurende het hele traject binnen het VTS-gebied. Elke minuut stuurt het radarwaarnemingssysteem (RW) actuele positiegegevens van schepen naar het IVS. Het IVS voedt op haar beurt het RW voortdurend met scheeps- en reisgegevens. In het IVS zijn reis- en referentiegegevens van een schip opgeslagen (gevaarlijke lading, bestemming, vaarroute, scheepskenmerken,

enz.) De uitwisseling en het beheer van gegevens van toekomstige, actuele en historische scheepsreizen draagt zo bij tot een efficiënt en veilig transport op de Westerschelde.

Hoe gaat dat alles nu in de praktijk? Een schip dat binnen 48 uur het SRK-gebied zal binnenvaren, wordt in een operationeel bestand geplaatst. Op basis van de ingevoerde reisgegevens worden de vaarroute en de verwachte passagetijden bepaald. Deze gegevens worden steeds geverifieerd met de reële tijden en indien nodig aangepast. Zodra een schip het SRK-gebied verlaat, wordt de betreffende reis afgesloten en worden de belangrijkste gegevens in een historisch bestand opgeslagen. Deze gegevens blijven zes maanden online raadpleegbaar, waarna ze op tape worden weggeschreven.

The screenshot shows the IVS software interface. At the top, there is a menu bar with options: IVS, Lijsten, Algemeen, Rapporten, Incident, Status, Koppeling, Historie, and a redundant connection indicator. Below the menu, there are filters for 'Gebied' (ETA, ATA, ANK, LAB, VHF) and 'Status' (ALL). The main area is titled 'AANTAL: 293 AANBODSLIJST INKOMEND GA' and shows a table of ships. The table has columns: Z, A, S, I, L, SSS, NAAM SCHIP, CALLSIGN, #, %, TYP, GT, LOA, D. The ships listed include MY'S DU, NAHAL 1, NEJATI K, NEW RIVER, NO. 3, NORDIC, NORSTJERNEN, NORRSKAR, NORSTAR, NORTH STAR, NORTHWOOD, and NOHALJA. Below the table, there is a detailed view for the ship 'NORSTJERNEN'. This view includes fields for 'Naam', 'Callsign', 'Loa', 'Breedte', 'Type', 'DPG', 'Laatse', 'ATA', and 'TE'. It also has sections for 'SCHEEPS DETAIL 1' with 'ENTRY' and 'EXIT' times, 'Agent EN', 'Agent EX', 'Herkomst', 'Bestemming', 'Deviatie', 'RTA', 'RTA-punt', 'Blok AM', and 'RTA-reden'. At the bottom, there are icons for APP, MAIL, and FAX.

Het informatieverwerkend-systeem (IVS)

Telecommunicatiesysteem

Het telecommunicatiesysteem bestaat uit radiocommunicatievoorzieningen en een Wide Area Network (WAN). Voor de spraakcommunicatie (VHF) tussen de centrales en de schepen, of tussen de schepen onderling is voorzien in een marifonie-infrastructuur. Deze infrastructuur bevat marifonie zenders en ontvangers op de diverse locaties met marifoniebedienpanelen in de centrales Zandvliet en Zeebrugge en bij het Loodswezen.

Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) met Nederland uitoefenen

Historisch

De Schelderadarketen is een voorbeeld van de Nederlands-Vlaamse nautische samenwerking. Hierbij vervult de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart, kortweg de Permanente Commissie (PC), een cruciale rol. Deze is opgericht met het verdrag van 19 april 1839 dat de scheiding tussen België en Nederland regelde. De PC bestaat uit twee Nederlandse en twee Vlaamse commissarissen. Deze laatste zijn de directeur-generaal van AWZ, Jan Strubbe en sinds 1 september 2003 het afdelingshoofd van Scheepvaartbegeleiding, Antoine Descamps.

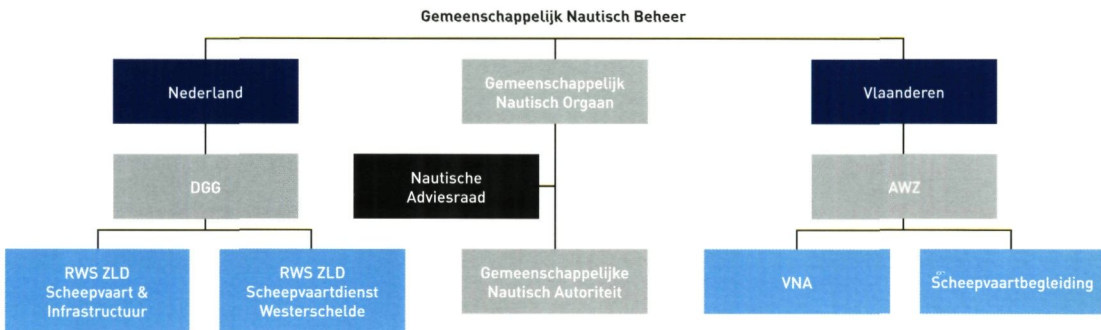
De laatste jaren is de rol van de PC verbreed vanuit het Nederlands-Vlaams streven om in het Scheldegebied tot een meer gezamenlijk en uniform nautisch beleid en beheer te komen.

Op 18 februari 1999 werden hierover afspraken gemaakt tussen de Vlaamse minister van Verkeer en zijn Nederlandse collega van Verkeer en Waterstaat. Eén van deze afspraken hield in dat een Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) zou worden ingesteld op de Westerschelde. Dit betekent dat Vlaanderen en Nederland in gezamenlijk overleg het toelatingsbeleid en het beheer van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde zullen voeren.

Op 5 februari 2001 ondertekenden de ministers Steve Stevaert en Tinneke Netel-

lenbos in Kallo het Memorandum over onderlinge samenwerking in het Schelde-estuarium, waarin afspraken zijn opgenomen over de ontkoppeling van de loodstarieven op de Schelde en de Maas, de samenwerking van de loodsdiensten én de oprichting van een Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. Met de oprichting van de cel Nautisch Beheer op 3 september 2001 in Vlissingen heeft de afdeling Scheepvaartbegeleiding uitvoering gegeven aan de intentie van beide landen om te komen tot een Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. Sindsdien zijn er zeven chef-loodsen van de afdeling Scheepvaartbegeleiding in continudienst en een nautisch dienstchef toegewezen aan het Scheldecoördinatiecentrum (SCC).

Op 4 maart 2002 ondertekenden deze ministers in Vlissingen een tweede Memorandum, waarin vastgelegd werd dat Vlaanderen en Nederland vanaf 1 januari 2003 gaan samenwerken op het gebied van nautisch beheer in de Schelderegio. De juridische en verdragrechtelijke vastlegging van dit gezamenlijke beheer moet op 1 januari 2005 rond zijn.



GNO = Permanente Commissie
 • Beleidmakers

GNA
 • Dagelijkse operationele beheer
 • Uitoefening toelatingsbeleid

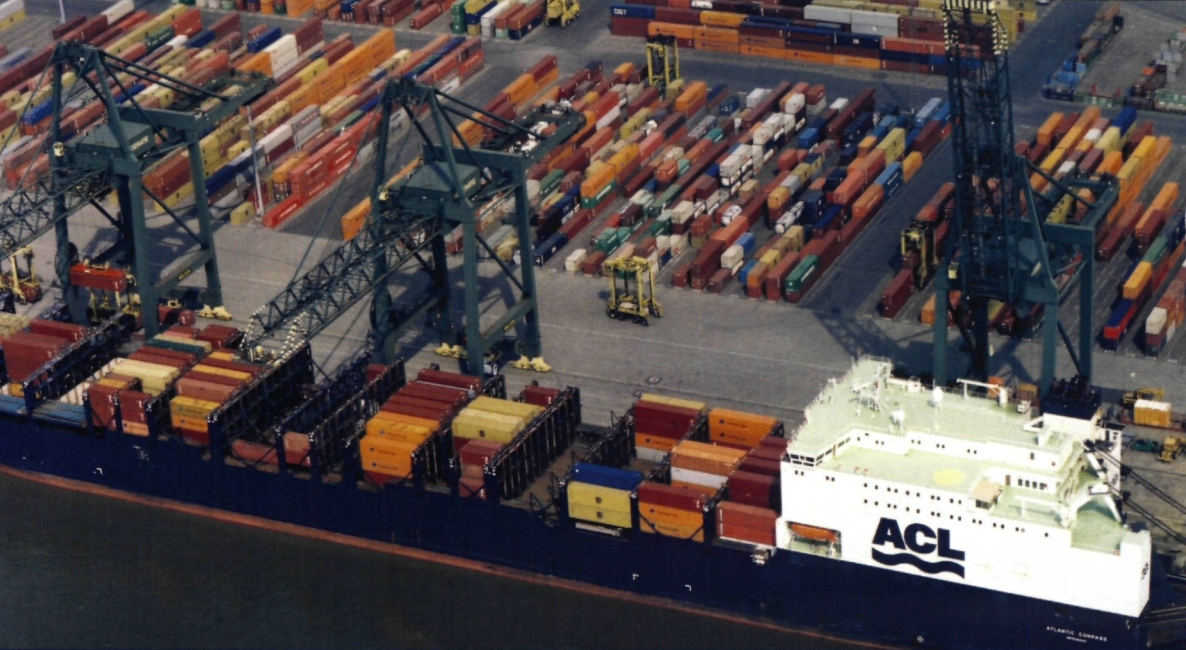
NAR
 • Algemeen platform
 • Haven autoriteiten
 • Private groeperingen
 • Nautische vertegenwoordiging
 • Steden en provincies
 • Milieugroeperingen



Het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer biedt vele kansen en voordelen. Samenwerking neemt mogelijke spanningsvelden weg tussen het Nederlandse en Vlaamse nautisch beleid en de uitvoering ervan in de Schelderegio. Bovendien voorkomt een gemeenschappelijke werkwijze dat er wrijving ontstaat bij het stellen van voorwaarden voor schepen die gebruik willen maken van de vaargeul (toelatingsbeleid). Ook draagt GNB bij aan het creëren van één nautische regeling voor alle zeescheepvaart.

Het uitoefenen van het dagelijkse verkeersmanagement gebeurt door de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) vanuit het SCC: 7 Vlaamse chef-loodsen van de afdeling Scheepvaartbegeleiding en 7 Nederlandse hoofdverkeersleiders van de Scheepvaartdienst Westerschelde. Zij geven de toelating tot opvaart van de Schelde in gemeenschappelijk overleg. Voor marginale (bovenmaatse) schepen en vaartuigen met gevaarlijke lading aan boord maken ze vaarplannen.





Dé uitdaging voor het GNB is de ketenbenadering waarbij de vaartrajecten vanaf zee tot aan de aanlegplaats in de haven, of omgekeerd, als onderdeel van één aaneengesloten nautische keten worden beschouwd met het oog op een optimale en geïntegreerde afwikkeling van het scheepvaartverkeer.

De evolutie naar een GNB is een stille revolutie tegen de achtergrond van een lange rivaliteit tussen Vlaanderen en Nederland over de toegang tot de Schelde. Het GNB wijst op gemeenschappelijke belangen van Vlaanderen en Nederland zoals milieuzorg, bescherming tegen overstroming, vlote en veilige scheepvaart en toenemende veiligheid voor oeverbewoners in Zeeland en Vlaanderen.



Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende is het centrale meldpunt voor gebeurtenissen die plaatsgrijpen op zee, zoals schepen en personen in nood, ongevallen en olieverontreiniging. Na ontvangst van een dergelijke melding, worden alle diensten gewaarschuwd die een taak te vervullen hebben bij deze gebeurtenis. Het gaat hierbij om een twaalfstal instanties, niet alleen Vlaamse diensten (zoals de afdeling Scheepvaartbegeleiding en de DAB Vloot, die vaartuigen levert, Maritieme Toegang en Hydrografie), maar ook federale diensten (scheepvaartpolitie, scheepvaartspectie, marine, Leefmilieu, Mobiliteit, Binnenlandse Zaken) en provinciale diensten. De maritieme verkeersleiding in Oostende begeleidt ook de scheepvaart naar en in de haven (Port Control) in overleg met het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende (AGHO).

Verkeersstoren Oostende in het Zeewezengebouw



Beheren en opvolgen van de overeenkomsten tussen het Vlaams Gewest en de vier Vlaamse Havenkapiteindiensten in het kader van het Havendecreet

In een decreet van 2 maart 1999 over het beleid en het beheer van de zeehavens, ook het “havendecreet” genoemd, heeft het Vlaamse Parlement onder meer beslist dat de Vlaamse Regering subsidies mag toekennen aan de havenbedrijven, ten behoeve van de havenkapiteindiensten, die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. De betrokken havenbedrijven zijn het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende, de Maatschappij der Brugse Zeevaartinrichtingen N.V. in Zeebrugge, het Gemeentelijk Havenbedrijf Gent en het Gemeentelijk Havenbedrijf Antwerpen. De havenkapiteindiensten zorgen onder meer voor de toepassing van de wetten en de reglementen en ze houden toezicht op het scheepvaartverkeer. Zoals de afdeling zorgt voor vlot en veilig scheepvaartverkeer van op zee tot de zeehavens, zo werken de havenkapiteindiensten complementair aan de afdeling en staan ze in voor vlot en veilig scheepvaartverkeer in de haven. De concrete voorwaarden en de te volgen procedure voor het bekomen van de subsidies voor havenkapiteindiensten zijn uitgewerkt in het besluit van de Vlaamse regering van 13 juli 2001 betreffende de bepalingen inzake het toekennen van subsidies aan de havenbedrijven ten behoeve van de havenkapiteindiensten die expliciet kunnen worden toegewezen aan de verkeersafwikkeling, de veiligheid en de vrijwaring van het milieu. Op grond van dit uitvoeringsbesluit werden, met tussenkomst van de afdeling Scheepvaartbegeleiding, overeenkomsten opgesteld tussen het Vlaamse Gewest en elk van de vier havenbedrijven. De eerste vier overeenkomsten werden afgesloten voor een periode van drie jaar, die inging op 1 januari 2001 en die afliep op 31 december 2003. Gedurende de looptijd van die eerste overeenkomst werd een studie uitgevoerd met als doel ontwerpen op te stellen voor nieuwe overeenkomsten voor de periode van 1 januari 2004 tot en met 31 december 2006. In het kader van die studie waren er ook in de loop van 2003 geregeld contacten met de vier havenbedrijven, zowel met elk havenbedrijf afzonderlijk als met de vier havenbedrijven samen. Onder meer werden per havenbedrijf de kosten opnieuw onderzocht en werden nieuwe forfaitaire subsidiebedragen vastgelegd voor de volgende overeenkomsten.

Loodsen op afstand (LOA)

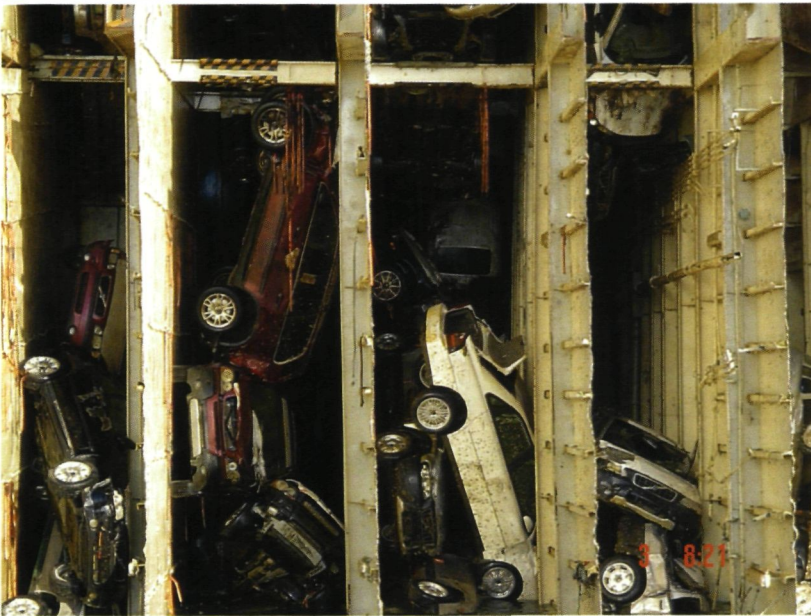
Loodsen op afstand is een dienstverlening waarbij de loods niet op het schip aanwezig is bij het begeleiden van het schip op de vaarweg, maar plaatsneemt achter het radarscherm in de verkeerscentrale van Zeebrugge om zo de kapitein te begeleiden. Dit gebeurt wanneer beloodsing onmogelijk is, door bijvoorbeeld slechte weersomstandigheden. Scheepvaartbegeleiding stelt de vereiste informatie en de benodigde apparatuur ter beschikking aan de DAB Loodswezen.

De beweegbare brug in Zelzate

Zeven binnenvaartbegeleiders bedienen de beweegbare brug in Zelzate. Dit is in het kader van het nautisch beheer op het kanaal Gent-Terneuzen als maritieme toegangsweg naar de haven van Gent.

Zelzatebrug





Tricolor

In de nacht van 13 op 14 december 2002 kapseisde en zonk de Noorse autocarrier Tricolor na een aanvaring met het Bahamaanse containerschip Kariba. De aanvaring gebeurde in Franse wateren op het verkeersscheidingsstelsel Sandetti-Noordhinder. De Kariba was op weg van Antwerpen naar Le Havre, de Tricolor van Zeebrugge naar Southampton. Op het ogenblik van de aanvaring vervoerde de Tricolor 2862 nieuwe Volvo's, Saabs, BMW's en een aantal tractoren.

Het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) in Oostende kreeg het bericht van de aanvaring en de positie van het zinkende schip doorgestuurd via CROSS Gris Nez (Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage en mer), het regionale MRCC in het noorden van Frankrijk. Vanaf dit ogenblik gaf het MRCC aan alle schepen die deze kant uitgingen de coördinaten van het wrak door; de verkeerscentrale Zeebrugge deed hetzelfde.

Ondanks de maatregelen om een nieuwe aanvaring te vermijden, voer twee dagen later het niet-geladen kustvaartuig Nicola bovenop het wrak van de Tricolor. Zonder noemenswaardige problemen werd de Duitse Nicola met sleepboten terug vlotgetrokken.

Om verdere problemen te vermijden, namen de Franse autoriteiten nog meer maatregelen: het wrak van de Tricolor werd met meerdere boeien gemarkeerd en bovendien verwittigden twee extra waakschepen naderende vaartuigen.

Ondanks alles gebeurde op nieuwjaarsdag 2003, om 19.05u, een nieuwe aanvaring met de Tricolor. Ditmaal ging het om de Vicky, een dubbelwandige Turkse tanker met 67.000 ton dieselolie, die vanuit Antwerpen vertrok naar het Amerikaanse New Haven. Nadat het schip zich op eigen kracht had vrijgemaakt uit het wrak, ging de Vicky tijdelijk ten anker om de schade op te nemen. Kort daarna verliet het vaartuig deze ankerplaats en keerde terug in Belgische wateren.

Kort na middernacht vroeg de kapitein van de Vicky het MRCC in Oostende om een veilige ankerplaats. De verantwoordelijke van het MRCC, kapitein Jacques Loncke, besliste na bevraging van de kapitein, het schip met radarassistentie een plaats toe te wijzen in het Westhinder ankergebied. De plaats werd zorgvuldig uitgekozen zodat alle nodige maatregelen konden worden getroffen om de te verwachten hinder en verontreiniging tot een minimum te beperken.

Diezelfde nacht nog kondigde kapitein Loncke het Vooralarm van het Noordzee rampenplan af, zodat alle betrokken instanties op de hoogte werden gebracht van de situatie en de nodige veiligheidsvoorzorgen konden nemen.

Enige tijd later ging de Vicky voor anker. Kort daarop meldde de Vicky dat het voorschip onder water beschadigd was en dat het schip olie verloor. Op 2 januari 2003 kondigde kapitein Loncke dan het Alarm Noordzee rampenplan af, waarop de vergaderingen van het crisiscomité startten. Op dit crisiscomité, dat wordt voorgezeten door de gouverneur van de provincie West-Vlaanderen zijn zowel Vlaamse als federale diensten vertegenwoordigd. Men oordeelde dat de olie moest worden verwijderd uit de beschadigde compartimenten van het schip en dat genoeg olie uit de Tricolor moest worden overgepompt in een ander vaartuig zodat het de ankerplaats kon verlaten en naar een toevluchtshaven varen. Op 11 januari gaf het crisiscomité de toelating aan de Vicky om gesleept te worden naar de haven van Rotterdam voor herstelling.

Kort na het zinken van de Tricolor waren de autoriteiten het erover eens dat het wrak niet kon blijven liggen op deze zeer druk bevaren route Sandetti-Noordhinder. Op ministerieel niveau werd beslist dat de eigenaar, Wallenius, verplicht was het wrak te ruimen.

Op 22 juli 2003 begon het Nederlands-Belgisch consortium Combinatie Berging Tricolor (CBT) het wrak in stukken te snijden. Bij deze zeer grote bergingsoperatie werd de Tricolor in negen segmenten gesneden. Deze werden overgebracht naar de haven van Zeebrugge voor ontmanteling en verwerking. Op 4 augustus 2003 werd het eerste stuk van het achterschip in de Zeebrugse haven binnengebracht.

Bij deze bergingsactie stuurde het MRCC in Oostende scheepvaartberichten uit en werd vanuit de radarcentrale Zeebrugge ieder uur een Scheldescheepvaartbericht uitgestuurd met positie van en informatie over de Tricolor. Alle uitgaande schepen werden individueel oproepen. Er werd gevraagd of ze de positie van de Tricolor op kaart hadden en er werd de schepen opdracht geven om met het bewakingsvaartuig van de Tricolor in verbinding te komen vanaf de Oostdyckboei.

Bij de bergingsacties werden regels opgesteld voor het transport naar de Belgische wateren en de haven van Zeebrugge. De wrakstukken moesten correct geladen worden op het ponton, met een verhoogde waterdichte reling, zodat geen vervuild water overboord kon gaan. Het ponton diende zeewaardig te zijn en 24 uur op voorhand zijn vertrek melden aan de Franse, Vlaamse en Belgische autoriteiten.

In oktober 2003 werd de bergingsactie onderbroken. Hierdoor verdwenen de hijskranen en was het noodzakelijk de scheepvaart te blijven verwittigen over de positie van het Tricolor-restant.

Door een voorlopige uitbreiding van het dekkingsgebied van de VTS-Scheldemonden-radar konden het MRCC en de verkeerscentrale Zeebrugge de scheepvaart ter hoogte van de Tricolor op het radarscherm volgen, zonder echter daadwerkelijk verkeersregelend op te treden gezien het Frans grondgebied betreft. Indien nodig werd assistentie verleend aan het waakschip om schepen te identificeren.





Zeewaartse uitbreiding van het VTS-gebied

De radartoren Oostdyckbank

De scheepsramp met de Tricolor en het incident met de Vicky hebben de Vlaamse aandacht voor de verkeersveiligheid op zee nog verscherpt.

Het drukke verkeer op de Noordzee en de Westerschelde maakte de uitbreiding van de Schelderadarketen noodzakelijk. Die kwam er in november 2003 met de ingebruikname van de radartoren Oostdyckbank. Deze off-shore constructie volgt de scheepvaart binnen een straal van 40 kilometer van Oostende tot een stuk voorbij de Franse grens. De radardetectie nabij de Belgisch-Franse grens is hiermee sterk verbeterd.

Na een radarlocatieonderzoek werd in 1998 door de administratie Waterwegen en Zeewezen (AWZ) het project Radartoren Oostdyckbank goedgekeurd. De bouw startte in april 2002. De bijkomende radarpost nabij de Nederlandse Schouwenbank is in studiefase.

De radartoren ligt op positie N 051°16'49 en E 002°26'84 op 24 kilometer voor de kust van Nieuwpoort. Het rood-wit-gestreepte radareiland bestaat uit twee in de zeebodem geheide palen: de radarpaal en de helipaal. Beide palen zijn verbonden met een loopbrug en het geheel ziet eruit zoals een klein boorplatform.

Op de radarpaal, 17,5 meter boven de laagwaterlijn, is een achthoek met een diameter van 9 meter, voorzien als leef- en werkruimte. Zes personen kunnen verschillende dagen verblijven op dit eiland, dat met de boot of per helikopter bereikbaar is. Bovendien zijn alle ruimten geklimatiseerd volgens de gestelde eisen. Ook is er een gasblussysteem dat via rook- en hittedetectie het hele radareiland in geval van brand kan blussen. In de radarpaal bevindt zich verder een zoet- en vuilwatertank met elk een capaciteit van 10 000 liter.

Op de helipaal staat een achthoekige module met een diameter van 13 meter, waarop het heliplatform werd aangelegd. Dit landingsplatform heeft een doorsnede van 16 meter en is geschikt voor helikopters tot 5 ton.



De bouw van de radartoren Oostdyckbank

In de module op de helipaal is een brandstoftank met een capaciteit van 40 000 liter dieselolie. Daarmee kan de toren een achttal maanden van stroom worden voorzien.

De radartoren is uitgerust met twee racons, navigatieverlichting, nautifoons (die bij mist automatisch worden ingeschakeld) en vliegverlichting op het helidek. Bij stroompanne wordt de continuïteit voor 48 uur gegarandeerd.

De digitale videobeelden en tracks worden samen met de hydrometeogegevens via straalverbinding naar het AWZ-gebouw in Nieuwpoort gestuurd. Vervolgens worden de radargegevens naar de verkeerscentrale van Zeebrugge gezonden en de hydrometeodata naar Oostende om onder andere het meetnet Vlaamse banken te voeden.

Door de radartoren Oostdyckbank kan nu ook verkeersbegeleiding in dit uitgebreide radardekkingsgebied worden verleend. Bovendien opent dit perspectieven voor samenwerking met de Franse VTS-autoriteit van Gris Nez. Dergelijke samenwerking spoort met het Europees beleid om te komen tot een aaneengesloten Europese VTS-keten.

De totale kostprijs bedraagt € 9 miljoen. Dit bedrag wordt volledig voorgefinancierd door AWZ. Nadien wordt er 19,3% teruggevorderd van Nederland, dit in het kader van het Radarverdrag.

Boveneinde Rede Antwerpen (BRA)-studie

Om de scheepvaart op de Schelde tot BRA vlot en veilig te laten verlopen, wordt de grens van de radardekking ook landinwaarts uitgebreid: van de Zeesluis in Kallo naar BRA.

Om een dergelijk project te realiseren, wordt eerst een haalbaarheidsstudie uitgevoerd door Haecon (Harbour And Engineering Consultants) in de periode april 2002 - juni 2004. In deze studie staat hoeveel radartorens nodig zijn en waar ze moeten worden geplaatst. Bovendien wordt er gezocht naar de meest economische oplossing die een evenwicht biedt tussen prijs en kwaliteit. De locatie-

bepalingen bevinden zich in een eindfase. Per locatie worden door de afdeling Geotechniek (van de administratie Ondersteunende Studies en Opdrachten) de nodige sonderingen en boringen uitgevoerd, met medewerking van de afdeling Zeeschelde.

De totale studie kost € 139.046,00 (excl. BTW).

De volledige voorfinanciering gebeurt door de afdeling Scheepvaartbegeleiding. Nadien wordt hiervan 19,3% teruggevorderd van Nederland.

VTS-Wintam studie

De afdeling Scheepvaartbegeleiding plant de bouw van 5 radartorens langsheen de Zeeschelde en het Zeekanaal Schelde-Brussel, om de doelmatigheid van de scheepvaart van en naar het Zeekanaal te verhogen.

Dit gebeurt in gezamenlijk overleg en met de ondersteuning van de afdeling Zeeschelde en van de N.V. Zeekanaal en Watergebonden Grondbeheer Vlaanderen. Dit project valt buiten het Radarverdrag en maakt dus geen deel uit van de Schelderadarketen.

Een uitgebreid radartechnisch onderzoek naar verschillende mogelijke locaties voor de bijkomende radartorens is uitgevoerd door het studiebureau Haecon uit Drongen, waarbij uiteindelijk 5 locaties overbleven als de meest gunstige oplossing.

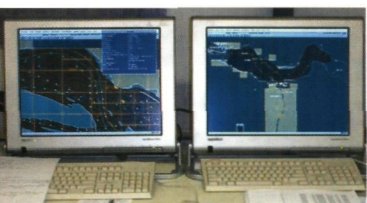
De totale studie bedraagt € 54.120. Hier is uiteraard geen participatie van Nederland, dus is het volledig ten laste van Vlaanderen

Automatic Identification System (AIS)

Naar aanleiding van de verplichte invoering van het AIS aan boord van zeeschepen, hebben AWZ en RWS besloten AIS in de Schelderadarketen te integreren. Binnen de maritieme toegangswegen functioneert Vessel Traffic Services nu met een radarsysteem bij het zogenaamde trackingproces, het in kaart brengen van

koers- en vaartgegevens van schepen. Maar de radar heeft beperkingen: tijdens sneeuwval of hevige storm kan het radarsignaal wegvallen. Ook kunnen echo's van vaartuigen samensmelten of afgeschermd worden. Dat gebeurt bijvoorbeeld wanneer een klein vaartuig dicht in de buurt van een groot schip komt. Verder kan het voorkomen dat de labels van twee elkaar passerende schepen met dezelfde afmetingen wisselen. Dit verschijnsel is ook wel bekend onder de naam label-swap. De tekortkomingen van de radar kunnen gecompenseerd worden door een transpondersysteem. Een dergelijk systeem koppelt de nauwkeurigheid van GPS aan unieke identiteitsnummers van schepen.

Het principe van een transpondersysteem is niet nieuw. Zowel in de militaire als de burgerluchtvaart wordt al decennia lang gebruik gemaakt van transponders voor onder meer de identificatie van vliegtuigen. Dertien jaar geleden begon het BET met het testen van een transpondersysteem. Ook toen al was het team overtuigd van de waardevolle aanvulling van AIS op radar, maar het adviseerde om



AIS-proefopstelling

te wachten tot er een wereldwijde technische standaard kwam. Intussen is deze standaard goedgekeurd door IMO. Ieder schip dat uitgerust is met AIS heeft een Mobile Maritime Service Identity nummer (MMSI) dat gekoppeld is aan de naam van het schip. Zodra het MMSI-nummer wordt herkend door het systeem, kan het betreffende schip zonder tussenkomst van een operator worden geïdentificeerd. Omdat AIS gebruik maakt van radiotechniek, zal het signaal eerder zichtbaar zijn op een radarscherm aan de wal dan een traditioneel radarsignaal. Een radarsignaal wordt eerst uitgezonden en moet vervolgens weerkaatsen op het doel en daarna dezelfde weg terug afleggen.

AIS is nog geen vervanger van de radar, maar een hulpmiddel om radarinformatie nauwkeuriger te maken. Vooral het identificatieproces kan sterk verbeterd wor-

den. AIS levert gegevens over onder meer de naam, positie, bestemming, koers en vaarsnelheid van een schip. Havens, loodsen, verkeersleiders en VTS-operatoren kunnen daardoor beter anticiperen op bijvoorbeeld de beschikbaarheid van een loods, een ligplaats of de sluisplanning. Een ander voordeel is dat het dekkinggebied van AIS groter is dan dat van de radar; op plaatsen waar geen radardekking mogelijk is, kun je met AIS nog wel informatie verkrijgen. Voordat AIS in de Schelderadarketen ingevoerd wordt, voert Haecon een haalbaarheidsstudie uit. Deze is in maart 2003 opgestart en neemt één jaar in beslag.

De inhoud van de studie:

- Onderzoek naar het benodigde radiotechnische dekkinggebied;
- het te realiseren AIS-datanetwerk aan de wal;
- de impact van AIS op de operationele werking in de praktijk;
- de mogelijkheid tot integratie van AIS in het bestaande RW en IVS van de SRK;
- de benodigde AIS-uitrusting van schepen;
- toepasbaarheid van de bestaande datanetwerkinfrastructuur en de aanwezige gebouwen voor de realisatie van AIS in de Schelderadarketen.

De totale studie bedraagt € 283.896 (exclusief BTW). De afdeling financiert 37% voor. Maar uiteindelijk komt 80,7% ten laste van de afdeling Scheepvaartbegeleiding.

AIS Data	
Scheeps Naam	: FURENAS Callsign : SJLX
MMSI Nummer	: 265475000
Koers	: 326 : 323
Snelheid	: 13.5 : 13.0
Lengte	: 137 : 143
Breedte	: 21.0 : 41.5
Diepgang	: 57.0
Heading	: 323.6 : 323.5
Rate Of Turn	: 0.0
Navigatie Status	: M
Positie Nauwkeurigheid:	Hoog
Positie	: 51 25.28 N 003 42.17 E
Bestemming	: ANTWERP
ETA	: 21/Sep 13:00:00
ScheepsType	: 1
IMO Code	: 9153214
Tijd	: 11:18:49
Antenne Positie	: 119.0 18.0 14.0 7.0

Vergelijkende tabel tussen radar- en AIS-gegevens

Centraal Broker Systeem

Wanneer een zeeschip het Scheldegebied wil bevaren, moet het zich via de kapitein of de scheepsagent bij verschillende instanties aanmelden, zoals:

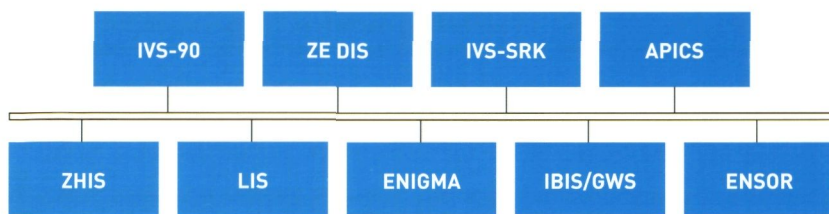
- de havens, voor het bestellen van een ligplaats;
- de loodsdienst, voor het aanvragen van een loods, als het om een loodsplichtig schip gaat;
- Vessel Traffic Services en de Scheldemonden (VTS-SM), overeenkomstig de internationale verplichtingen.

De gemelde gegevens worden verwerkt in de haveninformatiesystemen, het loodseninformatiesysteem (LIS) en het IVS van de Schelderadarketen.

Dit proces verloopt niet altijd vlekkeloos: het kan gebeuren dat één van de partijen te laat of zelfs geen melding ontvangt, wat niet alleen tot vertragingen voor het betreffende schip kan leiden, maar ook tot gevaarlijke situaties. Bovendien kan de uitwisseling tussen de verschillende diensten nog efficiënter. Door het invoeren van de elektronische scheepsmelding wordt het VTS-SM vooraf geïnformeerd over de komst van de schepen waardoor accurate maatregelen met betrekking tot belodsing en veilige opvaart kunnen worden genomen. Het is de bedoeling met de oprichting van het Vessel Traffic Management and Information Services (VTMIS) te komen tot één centrale elektronische loketfunctie voor alle meldingen. De gegevens die nu verspreid worden aangemeld, zijn dan gebundeld en worden direct door de initiële ontvanger elektronisch doorgestuurd aan alle andere betrokken partijen. Het VTMIS-concept is in studiefase. Via algemene offerteaanvraag is de firma Accenture aangeduid om de afdeling hierbij te begeleiden.

Eén van de middelen tot de invoering van de elektronische scheepsmelding is de Schelderadarketen-website, waaraan volop wordt gewerkt. Deze informatieve en interactieve website zal een beveiligd gedeelte krijgen waar bezoekers die hiertoe gemachtigd zijn een schip kunnen aanmelden. Overigens worden meldingen die via fax of e-mail binnenkomen, net zo goed geaccepteerd. De gegevens die via de website in het IVS worden opgenomen, zullen via het Centraal Broker Systeem worden aangeleverd aan de haveninformatiesystemen en het LIS. Via dit systeem zal trouwens alle relevante informatie worden uitgewisseld tussen de hierop aan-

gesloten informatiesystemen van de verschillende partijen. Door het elektronisch doorsturen van gegevens die nu nog verspreid zijn over verschillende diensten, worden de scheepsbewegingen overzichtelijker en wordt de Schelde weer een stukje veiliger en vlotter.



Betrokken partijen die in een eerste fase zullen gekoppeld worden

Het bedrag van het totaal project bedraagt € 746.679,00 (excl. BTW). De adapters zijn hier niet bijgerekend.

HYMEDIS

Hymedis is een distributiecentrum voor hydro- en meteogegevens, gelocaliseerd in Vlissingen. Vanuit twee locaties (het meetnet Vlaamse banken in Oostende en het meetnet ZEGE in Middelburg) stromen op continue basis gegevens naar dit centrum. De meetnetten beschikken samen over ongeveer 70 meetpunten waar diverse gegevens zoals waterstand (zowel actueel als voorspelde hoog en laagwaterstanden), stroomrichting en stroomsterkte, windrichting en windsterkte worden opgemeten. Elke minuut worden de meest recente gegevens naar de centrale server in Vlissingen verzonden.

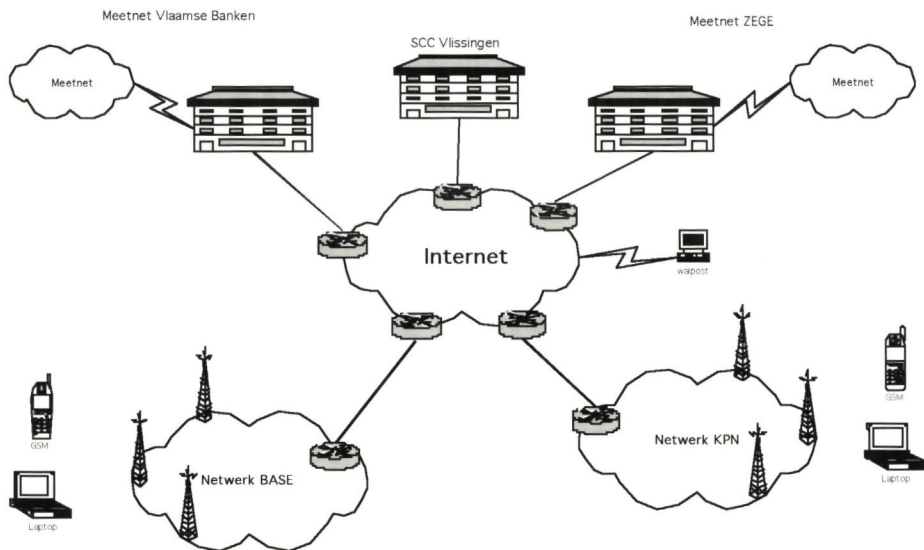
De gegevens worden vervolgens verwerkt en aangeboden aan een diverse groep eindgebruikers:

- loodsen die gegevens kunnen opvragen vanop een GSM-toestel via WAP*;
- dienstvaartuigen die gebruik maken van een grafische applicatie op de computer;
- walposten die gebruik maken van een grafische applicatie op de computer;

[*] WAP: De naam Wireless Application Protocol, zegt het al: in feite is Wap een gestandaardiseerd protocol voor het opzetten van mobiele client-server applicaties over 'onder andere' Internet.

- derden die gebruik maken van een grafische applicatie op de computer of van de WAP-applicatie via een GSM.

In de volgende figuur is het Hymedis concept vereenvoudigd weergegeven:
 Het Hymedis-project werd in 2002 toegewezen aan de firma Inno.com uit



Beersel. Met de realisatie gestart einde 2002 en het project werd op 29 september 2003.

Er werd getest of het GPRS*-bereik op zee wel voldoende was, een vaartocht met de Zeehond leerde dat tot op ongeveer 18 mijl uit de kust nog steeds dataverkeer mogelijk is. Omdat de kosten die gepaard gaan met roaming** zeer hoog kunnen oplopen, werd geopteerd om te werken met 2 SIM-kaarten (BASE voor België en KPN voor Nederland).

Het totale investeringsproject bedraagt € 1.405.882,34 (excl. BTW), waarvan € 793.829,42 (excl. BTW) ten laste van AWZ is.

[*] GPRS staat voor General Packet Radio Service. GPRS is een nieuwe techniek in het GSM-netwerk, die het mogelijk maakt om meer data te verzenden en te ontvangen dan tot nu toe mogelijk was met GSM-telefoon. Dit komt omdat bij GPRS de data niet in één keer over het netwerk wordt verstuurd, maar in stukjes. Op die manier wordt het netwerk efficiënter gebruikt en wordt het ook mogelijk om andere, grotere delen informatie te versturen.

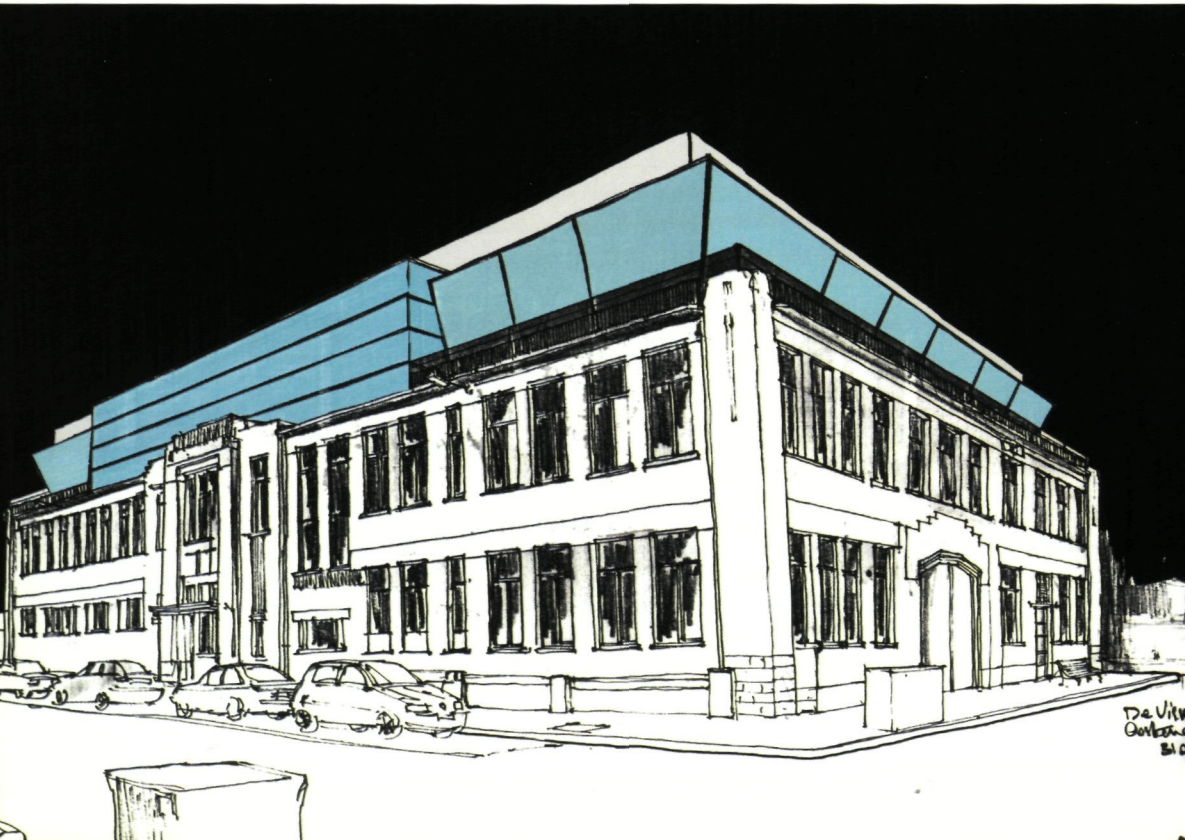
[**] Roaming is het inloggen van je GSM op een ander netwerk dan het netwerk waar je een overeenkomst mee hebt (in de vorm van een abonnement). Dit kan nationaal en internationaal zijn. Bijvoorbeeld, om met je GSM-toestel te kunnen bellen vanuit het buitenland en om daar gebeld te kunnen worden.

Vernieuwing Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum Oostende

De afdeling Scheepvaartbegeleiding streeft ernaar om haar zetel op 1 september 2005 te verhuizen naar de nieuwe locatie op de eerste verdieping van het huidige Bestuursgebouw van de Vismijn Oostende. Een nieuwe tweede verdieping wordt door het Autonoom Gemeentebedrijf Haven Oostende (AGHO) voorbereid voor gebruik als operationele controlekamer voor het Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum (MRCC) Oostende en als pers- en vergaderzaal voor de uitvoering van deze taken.

Het MRCC Oostende staat in voor het continu opvolgen van de veiligheid op het Belgische gedeelte van de Noordzee. Bij calamiteiten heeft het MRCC een coördinerende taak en functioneert het als meldkamer voor milieu-incidenten op zee. De Search And Rescue (SAR) activiteiten zijn de coördinatie opsporingen en reddingen op zee van in nood verkerende bemanningen en passagiers van schepen

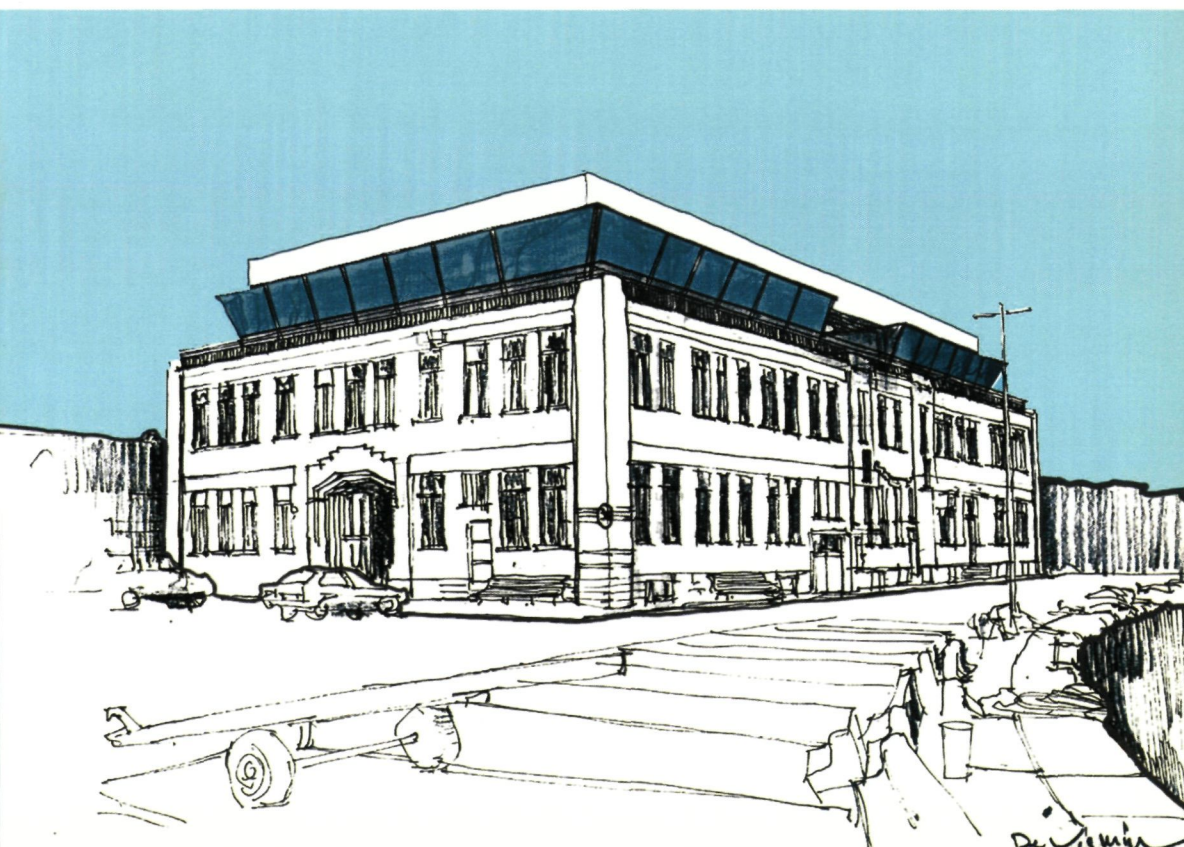
Plan van het vernieuwde MRCC (onder en rechts)



en vliegtuigen. Deze worden gecoördineerd vanuit het MRCC Oostende, met onder andere volgende taken:

- coördineren van SAR-acties en inzetten van ondersteunende eenheden;
- coördineren van de uitvoering van medische evacuaties en assistentie;
- coördineren van melding en de uitvoering van opruiming van marieneverontreinigingen;
- bewaken van de noodfrequenties voor de scheepvaart;
- continu opvolgen en verzekeren van de maritieme veiligheid;
- registreren, rapporteren en evalueren van SAR- of andere acties.

Het takenpakket en de verantwoordelijkheid van het MRCC Oostende is zodanig toegenomen door de Europese en internationale regelgeving dat de verhuis naar een ruimere locatie en een vernieuwing van de technische infrastructuur, commu-



nicatie-apparatuur en specifieke software voor een modern MRCC noodzakelijk is. De huidige uitrusting bestaat uit een verscheidenheid aan losstaande apparatuur voor zowel de MRCC-activiteiten (VHF-zender/ontvangers al dan niet met DSC-functionaliteit, NAVTEX-ontvanger, telex, opnameapparatuur voor gesprekken), als voor de Port Control activiteiten (VHF-zender/ontvangers, camera's gericht op de vaargeul, omroepsysteem, havenradar op het Oosterstaketsel, zoeklicht.) Het merendeel van deze apparatuur dateert van 1995, of ervoor en is end-of-life. Een complete modernisering en integratie van nieuwe ICT- tools is een noodzaak.

Deze nieuwe ruimte op de tweede verdieping zal een controlekamer omvatten van 207 m² en een vergaderzaal van 157 m² die zal dienst doen als pers- en rampenkamer bij het coördineren van calamiteiten op zee. Na een Europese openbare aanbesteding werd een studie voor de inrichting van de Kustwacht Oostende uitgevoerd door de firma ALSIC bvba uit St.-Denijs-Westrem (Gent), in samenwerking met IMDC nv, FKS bvba, en Artemis cvba. De studie werd opgeleverd op 12 november 2003 en heeft geleid tot een beschrijving van de eisen waaraan een modern MRCC moet voldoen. Deze studie heeft rekening gehouden met de technologieën die tegenwoordig op de markt zijn en met de situatie in de buurlanden. De aanbevelingen van de studie tot de inrichting van het MRCC Oostende werden gebaseerd op de verbouwingsplannen van het Bestuursgebouw van de Vismijn Oostende, waarvan de ontwerpen opgesteld worden door architectenbureau Ro Berteloot (Gent) in opdracht van de bouwheer AGHO.

Het MRCC Oostende werkt samen met diverse internationale, federale, gewestelijke of lokale instanties en organisaties. Daarom wordt speciale aandacht geschonken om hiervoor voldoende communicatiemiddelen te voorzien, waarbij aanbevolen werd te beschikken over een geïntegreerd communicatiesysteem, gekoppeld met diverse (externe of interne) databanken, en voorzien van een Incident Management Systeem voor het opvolgen, coördineren en rapporteren van calamiteiten. De operationele controlekamer zal plaats bieden aan minimum 5 consoles.

De kostprijs van de studie bedraagt € 244.424,00 (excl. BTW). Dit is volledig ten laste van de afdeling Scheepvaartbegeleiding.

Verklaringhouders

Schepen die van en naar een Vlaamse haven varen, moeten een loods nemen indien ze langer zijn dan 80 meter. Voor schepen die regelmatig een Vlaamse haven aandoen is dit vaak een dure en tijdrovende zaak. Daarom kan onder bepaalde voorwaarden de gezagvoerder van het schip een examen afleggen om zo een verklaringhouder te worden. Deze mag dankzij het certificaat zonder loods het traject, waarvoor hij geslaagd is, bevaren.

De afdeling Scheepvaartbegeleiding is verantwoordelijk voor het uitreiken van de certificaten. In het begin bestond er hiervoor een overgangsmaatregel. Eind 2003 werden 126 certificaten op deze manier uitgereikt. Sinds 2003 moeten er effectief examens afgelegd worden en eind 2003 zijn er 7 kandidaten die hun certificaat gehaald hebben.

Project Westpit

Het project Westpit is ontstaan vanuit de afdeling Scheepvaartbegeleiding en de Nederlandse tegenhanger de Scheepvaartdienst Westerschelde.

Het project Westpit probeert zowel de veiligheid als de vlotheid te verbeteren en toekomstige nautische uitdagingen voor te bereiden, zoals de realisatie van de Westerschelde Container Terminal in Vlissingen, het stimuleren van de Short Sea Shipping, het aanbieden van navigatieondersteunende dienstverlening, de schaalvergroting van de containervaart, ecologische aspecten...

In het kader van Westpit is gezocht naar alternatieve aanlooproutes. De voorbije jaren is een natuurlijke verdieping van een nevenwater vastgesteld, namelijk de geul van de Walvischstaart. Concreet betekent dit dat de 2 huidige loodsstations, Steenbank en Wandelaar, gecombineerd worden tot één station nabij de boei Westpit, waar een rotonde wordt gecreëerd. Hierdoor wordt veel efficiënter gewerkt. In de praktijk komt het loodsstation een stuk dichterbij alle Scheldehavens te liggen. De scheepvaartroute komt verder van de kust te liggen omdat de vaargeulen Oostgat en Wielingen niet langer worden bevaren. Dit brengt meer veiligheid met zich mee. De rede in Vlissingen is niet langer een knooppunt van

verschillende vaarwaters. Dit ingrijpende project wordt eerst op haalbaarheid onderzocht. Als de studies uitwijzen dat de doorvoering van het project wenselijk is, dan duurt de realisatie ervan 5 à 10 jaar. Als het project doorgevoerd wordt, zal dit verstrekkende gevolgen hebben voor de organisatie van de scheepvaart. Ook de VTS-operatoren staan dan voor nieuwe uitdagingen: het verkeersscheidingsstelsel wordt in noordoostelijke richting verlengd en er wordt een rotonde gecreëerd; het scheepvaartverkeer zal intenser aangestuurd worden.

Gemeenschappelijk Nautisch Beheer

Sedert 1 januari 2003 is er een professionele samenwerking in de Schelderegio op nautisch vlak. In Vlissingen werken 7 Vlaamse chef-loodsen met 7 Nederlandse hoofdverkeersleiders samen onder de noemer Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA). Het blijft niet alleen bij een naam, maar er is ook gemeenschappelijke inzage en de beslissingen worden samen genomen. Bij de aanvaringen op de Westerschelde in de zomer van 2003 bleek dat de samenwerking uiterst effectief is. Op 20 juli was er een aanvaring tussen de Pelican I en de Maersk Bahrein, op



Scheepsongeval ter hoogte van de Bocht van Bath tussen de Nada V en de Grimaldi Grande Nigeria

13 augustus was er opnieuw een ongeval waarbij de Nada V en de Grande Nigeria betrokken waren. Hoewel de ongevallen in Nederlandse wateren gebeurden, werd er steeds overleg gepleegd met de Vlaamse collega's. De externe communicatie gebeurde door het celhoofd van de Vlaamse chef-loodsen, kapitein Martin Mesuere in naam van de GNA.

Belangrijkste realisaties:

- In 2003 werd het (Nederlandse) Oostgat herbebakend, de Vlaamse partners dachten mee over de nieuwe plaats van deze boeien op Nederlands grondgebied.
- Op 30 september 2003 werd het eerste Maersk S-klasse schip met bestemming Antwerpen aan de Noordzee Containerterminal verwacht. De komst van dit gigantische schip van 347 meter lang werd door de GNA grondig voorbereid. Vooraf werd een Gezamenlijke Bekendmaking aan de scheepvaart uitgegeven. Hierin zijn de voorwaarden voor op- en afvaart voor schepen groter dan 340 meter lengte over alles vastgelegd. Er werd vervolgens een vaarplan opgesteld en goedgekeurd, alle gegevens werden in het IVS ingevoerd en aan de betrokken diensten doorgestuurd. De grondige voorbereiding gebeurde ook met de collega's van beide loodswezens, de simulaties vonden plaats in het waterbouwkundig labo.

GEMEENSCHAPPELIJK NAUTISCH BEHEER

VAARPLAN

OPVAART

DATUM 30-09-03

ENTRY PUNT WN
 EXIT PUNT CT
 ETA ENTRY PUNT 3009/1745

LIGPLAATS 911

SCHEEPSNAAM SOVEREIGN MAERSK LOA 346,98 BREEDTE 42,8
 TYPE CONT VLAG DK CAT. S- KLASSE

LOODSREGIME SR SEIN B6A

DPG OPgegeven 99 TIJSCHIP >340M

DPG WERKELIJKE 98

SNELHEID 25,8 MIN.GEADVISEERDE SNELHEID 16/14

RTA VLIS.REDE 3009/1945 LAB ENTRY PUNT 3009/1756

ATA VLIS.REDE 3009/1957 TIJD LOODSWISSEL 3009/1952

RTA CP//EX.PUNT 3009/2230 CP

ATA CP//EX.PT. 3009/2235 CP

VAARPLAN GEREALISEERD JA

REDEnEN VOOR HET NIET HALEN VAN VAARPLAN

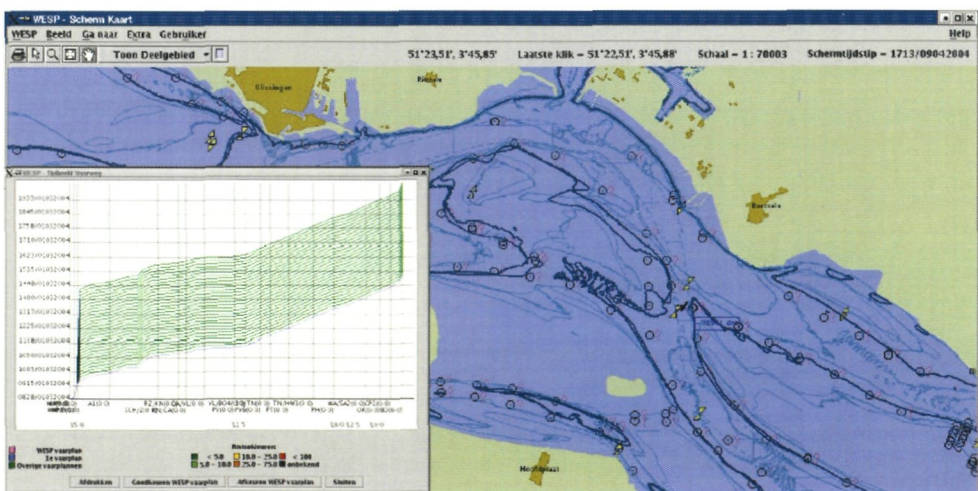
OPMERKINGEN

CHEFLOODS GNB- HVL RWS

WESP

Op de Westerschelde varen verschillende soorten zeeschepen, maar ook binnenvaartschepen, loodsboten, veerboten, vissersboten en plezierjachten. De vaartuigen moeten niet alleen rekening houden met elkaar, er zijn nog andere factoren die de vaart beïnvloeden, zoals getij, golven, wind en ondieptes. Deze factoren en het gebruik van zowel hoofd- en nevengeulen zorgen voor een complex verkeersbeeld op diverse delen van de vaarweg. Om zowel de vlotheid als de veiligheid van de scheepvaart te verbeteren worden een aantal maatregelen voorzien. Eén ervan is de versterking van de verkeersleiding met meer middelen en meer bevoegdheden. De Westerscheldeplanner (WESP) is een middel, waarmee het mogelijk wordt de marginale scheepvaart* op een meer geplande wijze af te wikkelen.

WESP maakt het mogelijk snel en eenvoudig vaarplannen te berekenen. Met deze eerste release, die verwacht wordt in augustus 2004, kan de verkeersleiding vaarplannen digitaal opstellen, in plaats van met de hand. Er zal dus vooral een betere planning ontstaan voor de marginale scheepvaart in relatie tot bekende knelpunten zoals drempels, nauwe bochten, waar passeren onmogelijk is en punten met conflicterende verkeersstromen. Op de werkvloer betekent het concreet dat de medewerkers van de GNA met twee monitoren zullen werken waarop het gehele gebied van de Westerschelde te zien is.



Het vaarplan in WESP (Bron: Pascal Verlinden)

*] Bovenmaatste schepen en/of schepen met een gevaarlijke lading aan boord.

Het prototype van WESP is eind 2001 ontwikkeld. Het doel ervan was de wensen van de gebruiker te inventariseren. Ook was het een leidraad voor het maken van het functioneel ontwerp. Tijdens het maken van het functioneel ontwerp zijn inzichten en standpunten herzien. Zo is besloten om de ECDIS- kaarten te gebruiken. Het opstellen van eisen en wensen is voltooid eind 2002.

In maart 2003 werd een offerteaanvraag gelanceerd door het Directoraat-Generaal Rijkswaterstaat, Directie Zeeland en AWZ, afdeling Scheepvaartbegeleiding. Uiteindelijk is de opdracht gegund aan de firma Tinc Associates n.v. voor de eerste release van WESP.

Deze eerste release van WESP omvat de planning van marginale scheepvaart zonder rekening te houden met de overige scheepvaart. Hierbij is de risicoberekening gebaseerd op de kielspeling (als afhankelijke van diepte, diepgang en verwachte waterstand). Hiermee is gestart in het derde kwartaal 2002 en wordt verwacht operationeel te zijn in het derde kwartaal 2004.

Voor volgende releases van WESP zal de planning van marginale scheepvaart kunnen gebeuren rekening houdend met de invloed van de overige scheepvaart. Risicoberekening kan dan gebaseerd worden op alle omgevingsvariabelen (te denken valt aan: verwachte waterstand, stroom, wind, zicht, onderlinge vrije ruimte, lading, enz). In de werkgroep Wings wordt gewerkt aan de functionele eisen die aan de volgende releases van WESP gesteld worden.

De totale kostprijs (2003-2006) is geraamd op €2,5 miljoen.

WESP is een project dat gesteund is door EU (Euregio Scheldemond) Partners zijn RWS, AWZ, Provincie Zeeland, West- en Oost-vlaanderen.

SafeSeaNet

Het vergaan van de olietanker Erika op 13 december 1999 had als gevolg dat meer dan 400 kilometer Franse kustlijn werd verontreinigd. Als gevolg van dit scheepsongeval heeft de Europese Commissie een eerste set van voorstellen geformuleerd, beter bekend als het "ERIKA-I package", dat in december 2000 werd



opgevolgd door een tweede pakket maatregelen (“ERIKa-II package”). Meer recent kan het ongeval met de olietanker Prestige op 27 november 2002 voor de Spaanse kust vermeld worden met een enorme vervuiling van kustzones in Spanje, Frankrijk en buurlanden tot gevolg, of het vergaan van de Noorse Tricolor op 14 december 2002 in een van de drukst bevaren zones van de Noordzee.

Het voorkomen van incidenten op zee en mariene verontreinigingen is een essentieel onderdeel van de activiteiten van de Europese Unie. Op 13 september 1993 werd Richtlijn 93/75/EEG (Hazmat-Richtlijn) uitgevaardigd betreffende de minimumeisen voor schepen die gevaarlijke of verontreinigende goederen vervoeren van of naar een Europese haven.

Sinds 1993 heeft de Europese Commissie meer dan 15 voorstellen tot richtlijn of verordening uitgewerkt met betrekking tot de veiligheid van passagiers en schepen, het voorkomen van mariene verontreiniging, havenstaat controle, voorschriften voor zeevarend personeel, enz.

Het in de praktijk brengen van deze richtlijnen en verordeningen steunt in grote mate op het verzamelen en verwerken van grote hoeveelheden maritieme data en informatie. Tot nu toe echter is de uitwisseling van deze informatie nauwelijks geharmoniseerd of gestandaardiseerd. Er is een veelheid aan lokale of regionale systemen die al dan niet gebruik maken van verschillende netwerken en communicatiemediën. Hier is bovendien een groot verschil te merken tussen lokale, regionale en internationale netwerken, systemen en procedures.

Om uitwisseling mogelijk te maken heeft de Europese Commissie hiertoe het SafeSeaNet project opgestart. Dit project moet toelaten om via een Europees netwerk, gebaseerd op moderne ICT-standaarden, de beoogde informatie-uitwisseling op Europees niveau te bewerkstelligen.

Een pan-Europees maritiem telematica netwerk moet het verzamelen, verspreiden en geharmoniseerd uitwisselen van maritieme data mogelijk maken. Dit netwerk moet de communicatie tussen regionale/lokale en centrale autoriteiten kunnen ondersteunen.

Het doel hierin voor de Europese Commissie is dat deze gestructureerde en verbeterde informatie uitwisseling zal bijdragen tot het voorkomen van ongevallen op zee en bijgevolg het voorkomen van mariene verontreiniging en dat het in de praktijk uitvoeren van de EU-wetgeving in het kader van maritieme veiligheid een stuk efficiënter kan worden gemaakt.

SafeSeaNet Expert Group

In de periode van januari 2002 tot september 2003, werd een haalbaarheidsstudie doorgevoerd onder supervisie van een pilootgroep van IT-experten van enkele lidstaten (België, Finland, Frankrijk, Italië, Nederland, Noorwegen, Zweden en het Verenigd Koninkrijk). Als resultaat hiervan werden een algemene beschrijving van de oplossing, een architectuur specificatie, een lijst van gebruikerseisen en een prototype ontwikkeld.

Daarbij werd door de vertegenwoordigers van de lidstaten gesteld dat SafeSeaNet een operationeel bruikbaar netwerk moet zijn, waarbij niet enkel gefocust wordt op het juridisch gebruik om te voldoen aan Europese richtlijnen, maar ook op het praktische gebruik door spelers in de maritieme sector.

De definitie van SafeSeaNet is dan ook geherformuleerd als een “European platform for maritime data exchange making available to a large number of maritime users all relevant information concerning ships, their movements and their cargoes”. De daaropvolgende fase van SafeSeaNet werd uitgevoerd tussen januari en april 2003, met een verder uitgewerkte beschrijving van de interconnecties, van de uitgewisselde berichten en van de beveiligingsaspecten als resultaat.

Deze documenten zijn de basis voor de ontwikkeling van het centraal Europees SafeSeaNet-systeem (het index systeem) en de interconnecties met de nationaal ontwikkelde SafeSeaNet-systemen.

Vertegenwoordiging van AWZ

Legal Committee IMO 12-17/10/2003

IMO (International Maritime Organisation) is in 1948 opgericht door de Verenigde Naties. Momenteel zijn 160 staten lid van deze technische organisatie, waar het meeste werk in tal van Committee's en Sub-committee's gebeurt, bijvoorbeeld het Legal Committee. Alle Committee's van de IMO staan open voor deelname van alle lidstaten en dit op gelijke basis.

Naar aanleiding van het Torrey Canyon-ongeluk voor de Bretoense kust werd het Legal Committee opgericht in 1967 en is verantwoordelijk voor alle juridische aangelegenheden binnen het werkgebied van de IMO. Het Legal Committee oefent deze taak uit op eigen aanbrengen of op verzoek van één van de andere Committee's.

Omdat in dit Committee belangrijke maritieme conventies worden voorbereid, sturen de meeste lidstaten een delegatie. Tot voor kort bestond de Belgische delegatie uit één vertegenwoordiger van het Directoraat-Generaal Maritiem Vervoer. Vanaf 2003 wordt ook AWZ vertegenwoordigd door de afdeling Scheepvaartbegeleiding op het Legal Committee. Dit is van belang omdat Vlaanderen op die manier van in het begin betrokken is bij de totstandkoming van nieuwe internationale maritieme regelgeving, waardoor een betere beleidsvoorbereiding mogelijk wordt. De bedoeling is dat vanaf volgend jaar AWZ ook zou vertegenwoordigd worden in de andere Committee's en sub-Committee's van de IMO, waarin de Vlaamse belangen dienen te worden behartigd.

IALA

De afdeling Scheepvaartbegeleiding is vertegenwoordigd in **IALA (International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities)**

Workshop in Rotterdam in februari 2003:

over AIS-training voor VTS-personeel. Naar aanleiding van de vervroegde implementatie van AIS is er nood aan een standaardopleiding voor VTS-operatoren in verband met AIS op de werkvloer. De workshop belichtte 2 aspecten van AIS:

1. AIS als instrument leren kennen en gebruiken
2. het effect van AIS op het radargebruik

VTS-Committee 18 en 19:

- Op 18 maart 2003 was de afdeling aanwezig op werkgroep III voor personeel en training.
- Op 19 september 2003 volgde de verderzetting over het VTS-handboek en refreshment.

Zending St. Lawrence Seaway Region - Canada-USA - 24 juni - 1 juli 2003

1. Bezochte regio: St. Lawrence rivier met de sluizencomplexen, VTS-Centrales in Montreal en Cornwall (Ontario), Canada, Massena NY, USA.

2. Kader

Om efficiënt met de realisatie van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) om te gaan is er binnen de afdeling Scheepvaartbegeleiding gezocht naar analoge samenwerkingsverbanden in de wereld op maritiem vlak.

Op mondiaal vlak treedt één organisatievorm bijzonder op de voorgrond: "The Great Lakes/ St. Lawrence Seaway System" een Canadees-Amerikaanse samenwerking voor het beheer van de St. Lawrence Seaway waterweg.

3. The Great Lakes/ St. Lawrence Seaway System

De St. Lawrence Seaway strekt zich uit van Montreal (Canada) tot Lake Erie (USA) en is de toegangsweg tot alle Canadese en Amerikaanse havens die niet direct aan de oceaan liggen.

Het systeem is 24 uur per dag in bedrijf gedurende het navigatieseizoen (van eind maart tot eind december). Het systeem laat toe om met een schip van 8

meter diepgang en 222 meter lengte tot 2000 nautische mijlen het Canadees-Amerikaanse hinterland te bereiken. Via 6 korte kanalen met een totale lengte van minder dan 60 mijl wordt de St. Lawrence rivier vanaf Montreal verbonden met de vijf Grote Meren.

Om het scheepvaartverkeer efficiënt te beheren wordt, zoals in de Schelderegio, gebruik gemaakt van Vessel Traffic Services (VTS). In tegenstelling tot de VTS-Scheldemonden is niet gekozen voor een radarketen, omdat het bochtige, bergachtige gebied met steile oevers een onbetaalbaar aantal antennes zou vereisen. Als alternatief voor een radarketen is het goedkopere systeem van Automatic Identification System (AIS) ontwikkeld, gecombineerd met het gebruik van elektronische zeekaarten.

Het AIS-walsysteem op de St. Lawrence Seaway is een wereldprimeur en sedert 15 maart 2003 effectief in werking. VTS-Scheldemonden zou AIS willen integreren in de Schelderadarketen (SRK).

www.greatlakes-seaway.com

In oktober 2003 bezocht een delegatie van deze Amerikaans-Canadese organisatie de afdeling Scheepvaartbegeleiding.



Middelen

De voornaamste bron van middelen wordt verkregen uit de VBS-vergoedingen

Het besluit van de Vlaamse regering van 28 februari 1996 stelt dat ieder vaartuig dat uit zee komt, met als bestemming een Vlaamse haven die in het verkeersbegeleidingssysteem is ingeschakeld, een VBS-vergoeding verschuldigd is.

Het verschuldigd bedrag aan VBS-vergoedingen is afhankelijk van de lengte van het schip. Het laagste tarief is 35 euro (voor schepen met een lengte van 46 t.e.m. 60 meter); het hoogste tarief bedraagt 452 euro (voor schepen met een lengte van 300 meter of meer).

Voor de volgende categorieën van vaartuigen is geen vergoeding verschuldigd:

- binnenschepen;
- schepen tot 46 m lengte;
- schepen in eigendom van of in beheer bij het Rijk of een Gewest;
- vaartuigen voor het winnen of vervoeren van zand, baggerspecie of grind, maar alleen als ze daartoe worden gebruikt ter uitvoering van werkzaamheden in opdracht van de vaarweg- of waterbeheerder;
- vaartuigen in dienst van het loodswezen van Nederland en Vlaanderen.

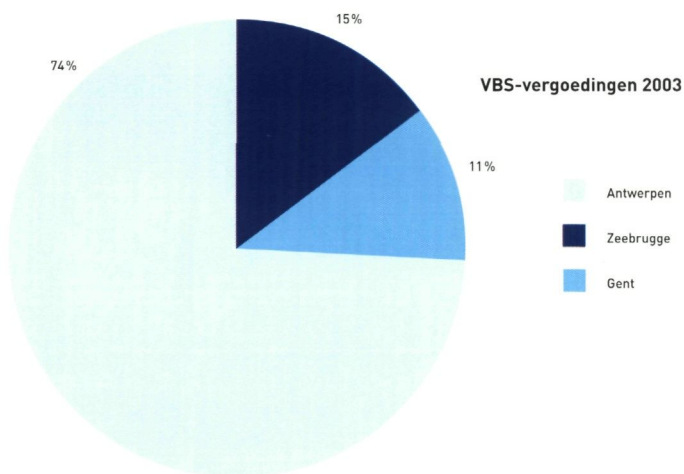
De facturatie en inning van de VBS-gelden gebeurt, samen met de loodsgelden, door de DAB Loodswezen. Ze worden maandelijks doorgestort naar de ontvangstenrekening van de afdeling Scheepvaartbegeleiding. Na aanrekening worden deze VBS-gelden periodiek doorgestort naar de centrale ontvangstenrekening.

De volgende tabel geeft een overzicht van de door de DAB Loodswezen doorgestorte VBS-gelden betreffende 2003.

	jan-03	feb-03	mrt-03	apr-03	mei-03	jun-03
Zeebrugge				143.499,54	143.499,54	
Gent	32.278,00	32.006,00	41.618,00	22.775,00	33.921,00	38.986,00
Antwerpen	173.730,00	225.015,00	243.127,00	179.605,00	181.431,00	289.120,00
Totaal / €	206.008,00	257.021,00	284.745,00	345.879,54	358.851,54	328.106,00

	jul-03	aug-03	sep-03	okt-03	nov-03	dec-03
Zeebrugge	37.594,46	39.010,00	43.522,00	48.599,00	38.755,00	42.817,00
Gent	29.943,00	29.651,00	28.384,00	34.711,00	39.581,00	40.126,00
Antwerpen	250.824,00	151.363,00	272.613,00	218.330,00	208.258,00	278.526,00
Totaal / €	318.361,46	220.024,00	344.519,00	301.640,00	286.614,00	361.469,00

	TOT 2003
Zeebrugge	537.316,54
Gent	403.980,00
Antwerpen	2.671.942,00
Totaal / €	3.613.238,54



Uitgaven 2003

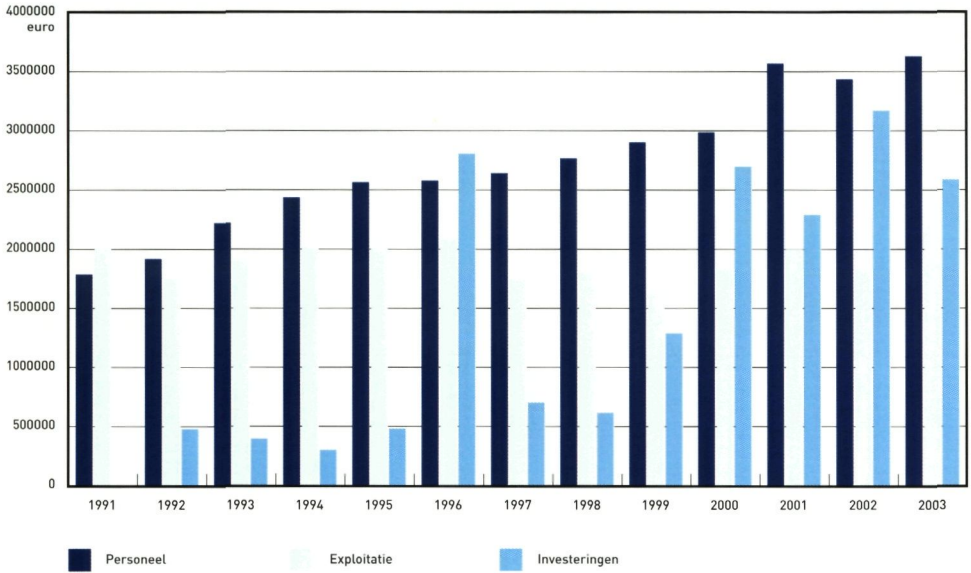
Vastleggingen voor 2003 inclusief BTW

Vastleggingen 2003 - afdeling Scheepvaartbegeleiding

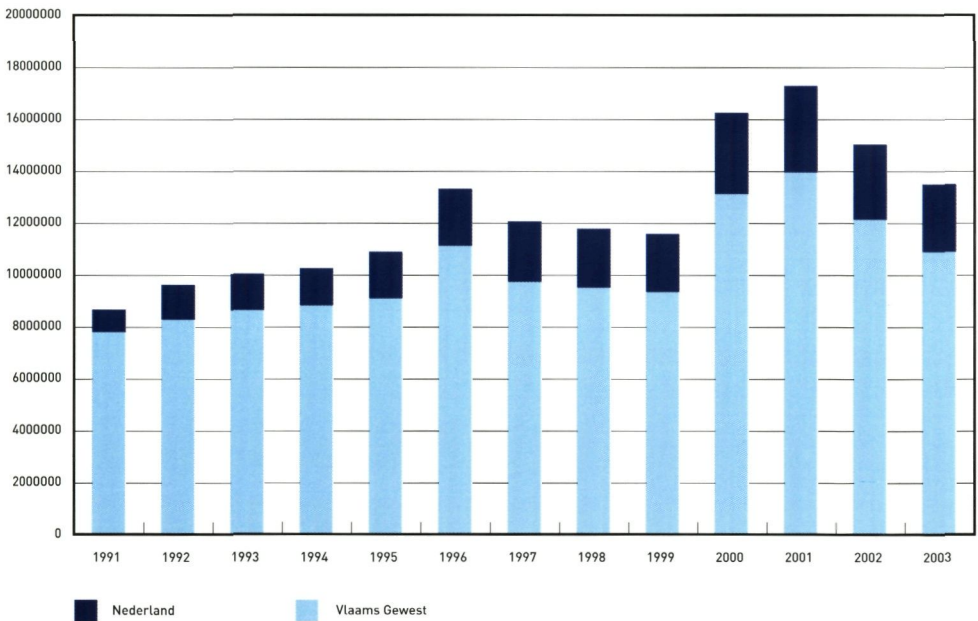
Opdracht	Bedrag in euro
Diversen	1.918.561,60
Terugbetalingen Nederland (conform radarverdrag + verlichtingsverdrag)	6.787.090,86
Subsidies Havenkapiteindienst Antwerpen	5.712.619,97
Subsidies Havenkapiteindienst Gent	1.298.144,44
Subsidies Havenkapiteindienst Oostende	281.862,80
Subsidies Havenkapiteindienst Zeebrugge	1.606.650,43
Studies	651.230,09
PROJECTEN	
Aanpassen van het HISBEL-systeem ingevolge Europese richtlijn (SafeSeaNet)	458.832,00
Werkensklaar leveren van een Centraal Brokersysteem t.b.v. de informatie-uitwisseling van het IVS van de SRK met externe systemen	334.288,19
Werkensklaar leveren van een informatieverwerkend-systeem voor de SRK-meerwerk functionele aanpassingen	324.697,85
website SRK	277.942,90
Installatie van een Radar waarneming subsysteem	242.998,25
(RW) voor de Kustwacht Oostende (MRCC Oostende)	
Central Broker Systeem - realisatie IVS-adapters	125.356,00
Vervangen en leveren van telefooncentrales voor de SRK	77.258,56
Hymedis - meerwerk functionele aanpassingen	70.579,30
Aanschaf extra apparatuur t.b.v. het IVS voor de kustwacht Oostende	28.749,60
Overname en uitbreiding project webstek (website afd. SB)	23.490,94
Aansluiting havens op Centraal Brokersysteem en SafeSeaNet	1.255.732,73 (*)
TOTAAL	21.476.086,51

(*) exclusief BTW

Beheerfase kosten voor België



Totale uitgaven ten laste van Vlaanderen en Nederland



Balanced ScoreCard (BSC)

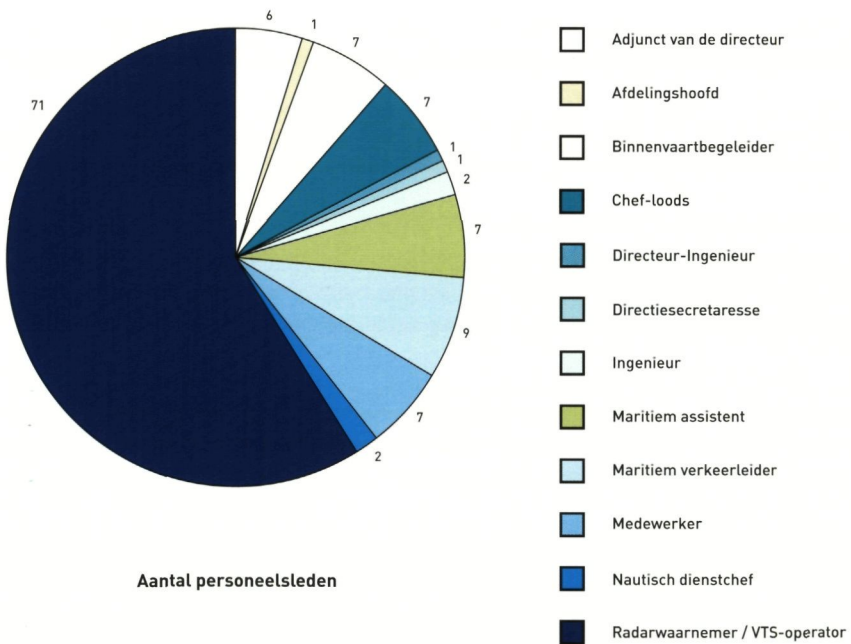
De Balanced ScoreCard (BSC) is een managementinstrument dat moet toelaten de prestaties van een organisatie te meten. Elke organisatie, ook de afdeling Scheepvaartbegeleiding, wordt immers meer en meer aangesproken op haar prestaties, zowel door klanten als door de politieke overheden en zusterafdelingen. Dit maakt het noodzakelijk om op een bewuste manier met positieve of negatieve resultaten om te gaan. Concreet willen we de goede prestaties voldoende in het daglicht stellen, de minder goede resultaten verduidelijken en uit die ervaringen voortdurend leren. Door de prestaties van de afdeling te meten, via indicatoren, kan de organisatie op basis van cijfermateriaal worden aangestuurd i.p.v. op basis van intuïtie en naar aanleiding van incidenten.

De BSC van Scheepvaartbegeleiding bestaat uit een set van ongeveer 15 indicatoren die op periodieke basis gemeten worden, waardoor er op relatief eenvoudige wijze een beeld kan worden gevormd over de prestaties van de afdeling (zowel sterke als zwakkere punten).

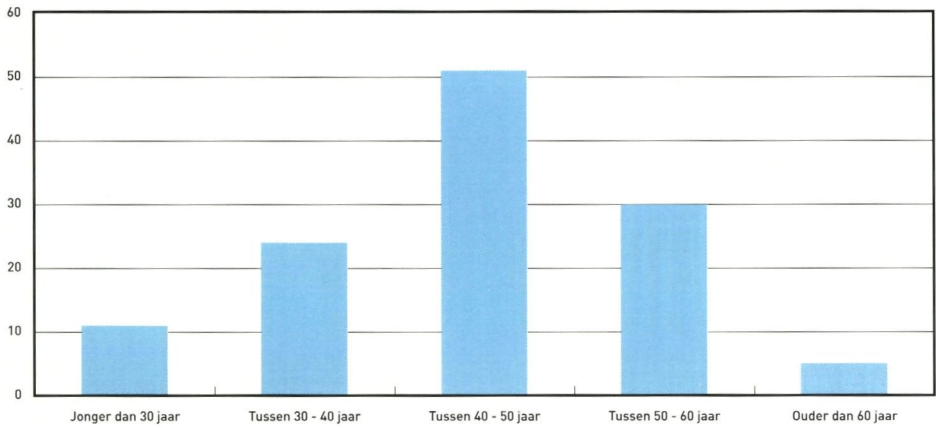
Voor alle belangrijke processen binnen de afdeling Scheepvaartbegeleiding werden indicatoren gedefinieerd. Ze kunnen ingedeeld worden onder 4 perspectieven:

1. Het perspectief 'Klant': hoe tevreden zijn onze klanten over onze diensten? Hier wordt bijvoorbeeld het aantal scheepvaartongevallen bijgehouden als indicator.
2. Het 'Financiële' perspectief: worden budgetten kostenefficiënt besteed? Wordt het maximum gerealiseerd met de beschikbare budgetten?
Hier wordt bijvoorbeeld de realisatiegraad van het fysieke programma bijgehouden, m.a.w. wordt er wel voldoende geïnvesteerd in de SRK?
3. Het perspectief 'Interne processen': hoe goed verlopen onze processen? Welke elementen beïnvloeden de kwaliteit van de processen? Hier wordt bijvoorbeeld bijgehouden in hoeverre de SRK wel degelijk permanent operationeel is (>99,9%).
4. Het perspectief 'Leren en innoveren': is onze personeelscapaciteit optimaal? Is ons personeel tevreden? Hier wordt bijvoorbeeld de globale beschikbaarheidsgraad van het personeel bijgehouden.

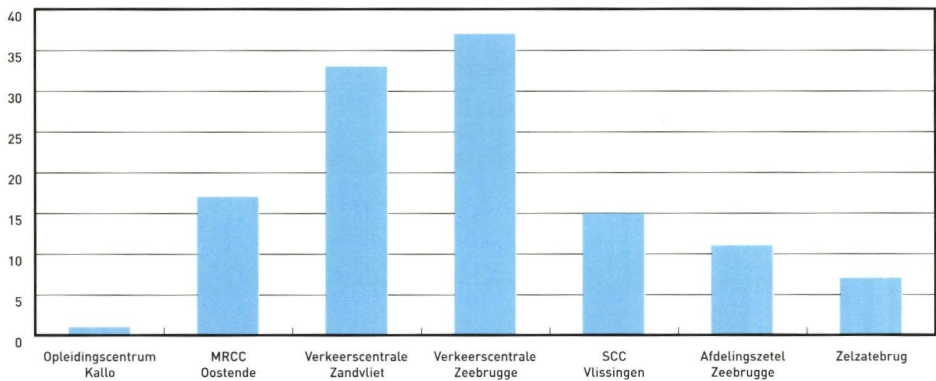
De grafieken geven duidelijk de personeelsverdeling weer eind 2003.
 Toen telde de afdeling 121 personeelsleden.



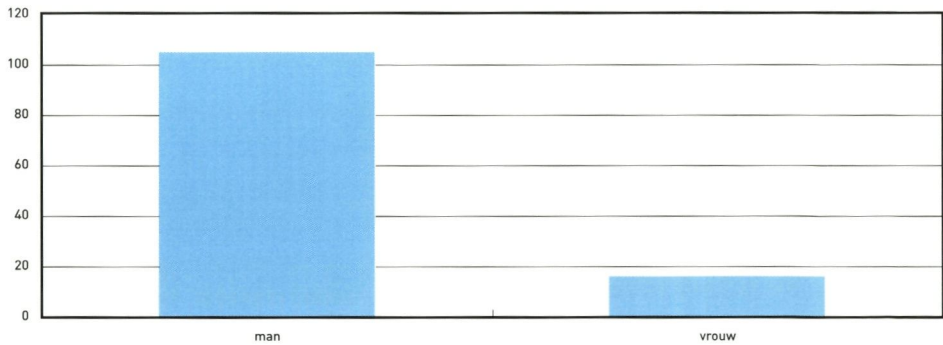
Leeftijd van de personeelsleden



Standplaats



Verdeling man - vrouw





Afdelingszetel Zeebrugge

Doverlaan 7 bus 1

8380 Zeebrugge

Secretariaat:

Tel: +32 50 55 77 60

Fax: +32 50 55 77 61



MRCC

Zeewezengebouw

Sir Winston Churchillkaai 2

8400 Oostende

Operationele vloer - Maritiem Verkeersleider:

Tel: +32 59 56 63 13

Fax: +32 59 70 36 05

Secretariaat:

Tel: +32 59 56 64 82

Fax: +32 59 56 64 99



Radarcentrale Zeebrugge

Westelijke Havendam

8380 Zeebrugge

Operationele vloer – Hoofd van de wacht:

Tel: +32 50 55 08 01

Tel: +32 50 55 08 02

Fax : +32 50 54 74 00

Telex: 81417



Radarcentrale Zandvliet

Zandvlietsluis

Dienstgebouw blok A – 5de verdieping

2040 Zandvliet

Operationele vloer – Hoofd van de wacht:

Tel: +32 3 569 91 23

Fax: +32 3 569 92 48

Telex: 33724

VTS-simulator Kallo

Steenlandlaan Sluisgebouw bus 9
9130 Kallo

Instructeur:

Tel: +32 3 575 53 86

Fax: +32 3 575 53 92

Scheldecöördinatiecentrum Vlissingen

Commandoweg 50
NL – 4381 BH Vlissingen

Cel Nautisch Beheer:

chef-loodsen

Tel: +31 118 424 759

Fax: +31 118 418 142

Cel Beheer en Investerings:

Secretariaat:

Tel: +31 118 424 723

Fax: +31 118 478 479

**Zelzatebrug**

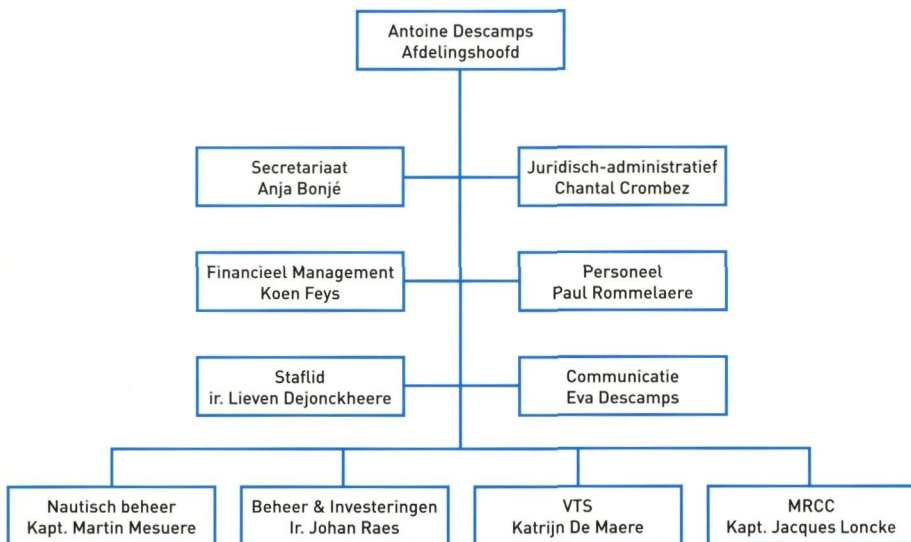
Beneluxlaan 1

9060 Zelzate

Operationele vloer:

Tel: +32 9 344 51 64

Fax: +32 9 245 68 05



AIS	Automatic Identification System
APICS	Antwerp Port Information Computer System
ARAMIS	Advanced Radar Monitor and Information
AWZ	Administratie Waterwegen en Zeewezen
BET	Beheer- en Exploitatieteam
BSC	Balanced ScoreCard
DAB	Dienst Afzonderlijk Beheer
ECDIS	Electronic Chart Display and Information System
ENIGMA	Electronic Network For Information in the Ghent Maritime Area
ENSOR	Electronic Network System for the Ostend Region
ETA	Estimated Time of Arrival
EU	Europese Unie
GNA	Gemeenschappelijk Nautische Autoriteit
GNB	Gemeenschappelijk Nautisch Beheer
DSC	Digital Selective Calling

GWS	Geautomatiseerd Waterbeheer en Scheepvaartsturing
GPRS	General Packet Radio Service
HAZMAT	Hazardous Material
IALA	International Association of Marine Aids to Navigation and Lighthouse Authorities
IBIS	Informatiesysteem Binnenscheepvaart
IMO	International Maritime Organization
IVS	Informatieverwerkend-systeem
IVS 90	informatie verwerkend systeem (Nederland binnenvaart)
LIS	Loodseninformatiesysteem
LOA	Loodsen op afstand
MMSI	Mobile Maritime Service Identity
MRCC	Maritiem Reddings- en Coördinatiecentrum
NAR	Nautische Advies Raad
NCA	National Competent Authority
Navtex	Navigatie-telex
PC	Permanente Commissie
RDF	Radio Direction Finder
RW	Radarwaarnemingsstelsel
RWS	Rijkswaterstaat
SAR	Search and Rescue
SCC	Scheldecóördinatiecentrum
SRK	Schelderadarketen
VBS	Verkeersbegeleidingssysteem
VHF	Very High Frequency
VNA	Vlaamse Nautische Autoriteit
VTMIS	Vessel Traffic Management and Information Services
VTS	Vessel Traffic Services
VTS-SM	Vessel Traffic Services Scheldemond
WAN	Wide Area Network
WAP	Wireless Application Protocol
WESP	Westerscheldeplanner
ZEDIS	Zeebrugge Electronic Data Interchange Services
ZHIS	Zeeland Haven Info Systeem

Colofon



Verantwoordelijke uitgever

Antoine Descamps
afdelingshoofd
afdeling Scheepvaartbegeleiding
Doverlaan 7 bus 1
8380 Zeebrugge

Depotnummer

D/2004/3241/289

Uitgave

oktober 2004

Druk

Goekint Graphics

