

Snelle redebotten

De vloot van AWZ is sinds kort uitgebreid met 2 eenheden: de "Zccparel" en de "Zeerob".

Deze snelle schepen zijn aangekocht om het welslagen van fase 1 van het stappenplan voor het optimaliseren van het loodsen naar de Vlaamse zeehavens te helpen realiseren.



Historiek

In het kader van de HOOP-procesplannen van de administratie Waterwegen en Zeewezen werd in het najaar 1994 een project opgezet met als onderwerp "verhogen efficiëntie en effectiviteit loodsdiensten". De bedoeling was de haalbaarheid van de algemene belofding en de randvoorwaarden ervan te onderzoeken. Op basis van de aanbevelingen werd een rapport opgesteld "optimaliseren van het loodsen van zeeschepen naar de Vlaamse zeehavens".

Op basis van dit rapport heeft de Vlaamse regering reeds op 22 oktober 1996 een aantal beslissingen genomen om het optimaliseren van het loodsen van zeeschepen naar de Vlaamse zeehavens mogelijk te maken. In de eerste fase van het project "modernisering van het Vlaamse Loodswezen" was voorzien om een aantal stappen te zetten om de invoering van de algemene loods voor te bereiden.

Naast de acties die verband hielden met het loodsen zelf was ook de vervanging van de loodstender te Vlissingen door een snelle redeboot voorzien.

De goede uitvoering van de optimalisatie werd bevorderd door de reorganisatie van het Zeewezen waartoe de Vlaamse regering op 15 april 1997 besliste en waarbij de bevoegdheden van het Vlaamse Zeewezen toegewezen werden aan functioneel werkende afdelingen.

Eén en ander heeft geleid tot een aantal beslissingen van de Vlaamse regering op 23 juni 1998 waarbij het licht op groen werd gezet voor de aankoop van twee snelle redebotten. De Vlaamse regering besliste evenwel om af te zien van de oorspronkelijk beoogde leasingformule en over te gaan tot de directe aankoop, waardoor de overheid deze schepen van meet af aan in volle eigendom kon verwerven.

Waterspiegel
Jaargang 1 – Nummer 4
April 2000
Maandelijks gratis magazine
Ministerie van de
Vlaamse Gemeenschap
Departement
Leefmilieu en Infrastructuur

Contact:
Tom Moortgat
Tel 02/553 77 12 Fax 02/553 77 05
Tom.Moortgat@lin.vlaanderen.be

Rita Bertens
Rita.Bertens@lin.vlaanderen.be
Tel 059/56 63 40 Fax 059/56 63 15

V.U.:
ir. Jan Strubbe
Directeur-generaal,
Administratie
Waterwegen en Zeewezen
Graaf de Ferraris-gebouw,
6de verdieping
Koning Albert II-laan 20, bus 5
1000 Brussel



Bouw en uitvoering der werken

De algemene offerteaanvraag met Europese bekendmaking ging door op 15 oktober 1998.

De beoordeling van de offertes gebeurde door een team bestaande uit technische en nautische ambtenaren. Bovendien werd bij de beoordeling de technische aspecten van de offerte ook rekening gehouden met het advies van de loodsen en de vakbonden.

De werken werden uiteindelijk op 17 december 1998 toegewezen aan N.V. Herbosch-Kiere voor een bedrag van 110.393.790fr.

De N.V. Herbosch-Kiere kon ook het certificaat voor ISO 9001/2 voorleggen en heeft het in het bestek voorgeschreven kwaliteitshandboek opgesteld. De verantwoordelijke ambtenaar van de cel Interne Audit binnen het Departement LIN heeft in dit verband de werf bezocht op 28 juli 1999.

De werken zijn aangevat op 15 februari 2000 en werden binnen de afdeling Vloot geleid door de ir. Dirk Gunst, directeur-ingenieur die bemanningsleden en loodsen heeft betrokken bij de voortgang van de bouw van de snelle redboten.



Technische fiche

De 20 meter (20,10m) lange vaartuigen hebben een diepgang van 1,39m en een breedte van 5,2m en zijn, zoals aangehaald, bestemd voor het beloodsen in de Noordzee en de Westerscheldemonden.

De zitaccommodatie in de stuurhut is voorzien voor 3 bemanningsleden en 12 loodsen. De romp is vervaardigd uit aluminium en is zo ontworpen dat:

- het vaartuig geschikt is voor beloodsingen bij windkracht van maximaal 8 beaufort en tot maximale zeegang 5;
- bij het overslaande van het zeewater, het dekhuis vermeden wordt,
- een dienst snelheid van 28 knoop bereikt wordt;
- een hoge koersstabiliteit en manoeuvreerbaarheid bij lage snelheden gewaarborgd blijft;
- bij het langsrijzen komen de rolhoeken beperkt worden.

Het vaartuig beschikt over 2 elastisch opgestelde dieselmotoren en keerkoppelingen zodat de door de motor veroorzaakte trillingen niet doorgezet worden naar de rompconstructie en het comfort van de passagiers bijgevolg gegarandeerd is. De bunker capaciteit is zodanig dat gedurende 10 uur met volle kracht kan worden gevaren.

Bij het bouwen van de vaartuigen is de bijzondere aandacht gegaan naar het streven naar eenvoud en doelmatigheid in constructie en montage en gemakkelijke bereikbaarheid i.v.m. inspectie en onderhoud.

De Zeeparel en de Zeerob zijn beide gebouwd op de scheepswerven Mag France te Fontenay-le-Comte en O.C.E.A. te Les Sables d'Olonne in Frankrijk. Met hun motoren van 2X 1000PK halen ze 28 knoop of 52km/uur. De snelle redebotten hebben een grote actieradius en een buitengewone zeevaardigheid, wat ze inzetbaar maakt in ruige weersomstandigheden. Bovendien zijn ze uitgerust met de meest moderne navigatieapparatuur, inclusief automatische piloot en de recentste veiligheidsvoorzieningen





Inzet en bemanning

Bij het proces beloodsen zijn, wat de inzet van vaartuigen en personen betreft, de locaties Nieuwpoort, Oostende, Zeebrugge en Vlissingen betrokken. Vanuit deze locaties worden de loodsers met behulp van redebotten rechtstreeks naar/van te beloodsen schepen gebracht.

Het beloodsingsproces vergt de inzet, op continu basis (7/7 dagen en 24/24 uur) van een aantal bemande vaartuigen.

Bij de aanpassing van de organisatie inzonderheid gerelateerd aan het in de vaart brengen van de snelle redebotten was het noodzakelijk nieuwe functies te creëren waarbij de strikte scheiding tussen dek en machine aan boord wordt doorbroken.

De reeds genomen beslissingen van de Vlaamse regering behelzen naast de aanschaf van de 2 snelle redebotten ook:

- het uit de vaart nemen van de loodstender;
- het op continu basis bemannen van

de snelle redebotten waarbij uitgegaan wordt van 2 bemanningsleden, nl. 1 schipper snelle redebotten en 1 assistent-schipper;

- op continu basis voorzien in technische ondersteuning aan de wal.

Eveneens werd beslist 1 loodstender (loodsboot 2) om te bouwen en in te zetten als zeewetenschappelijk onderzoekingschip (Zeeleeuw), waarvan de bemanning zal bestaan uit 1 kapitein, 1 hoofdschipper, 1 schipper (stuurman), 3 matrozen, 3 scheepstechnici en 1 speciaal assistent (kok).

Over de inzet en de bemanning wordt op basis van de huidige noden en de opgedane ervaring momenteel nog onderhandeld met de werknemersorganisaties.

In afwachting van een sluitend akkoord omtrent inzet, dienstregeling, bezoldiging en bemanning wordt vanaf 1 mei 2000 gestart met de opleiding van de bemanning.

De schipper snelle redeboot moeten over volgende bekwaamheden en certificaten beschikken:

- een goede fysieke gezondheid om de versnellingen en de schokken eigen aan een vaartuig dat 28 knoop loopt gedurende langere perioden te kunnen doorstaan;
- een grote alertheid om met een vaartuig dat zich aan een snelheid van 28 knopen verplaatst te besturen;
- minimaal het brevet van schipper ter kustvisserij (oud systeem) of schipper beperkte vaart (nieuw systeem);
- brevet motorist 300PK of een vergunning om met vaartuigen met een vermogen van 300PK te mogen varen;
- minimaal GMDSS certificaat zone A1.

AWZ en al haar medewerkers van de afdeling Vloot wensen de Zeeparel en de Zeerob, samen met haar bemanning en passagiers een behouden vaart toe.

