

Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening en Kust - Rijkswaterstaat Zeeland | n° 15 | december 2009



Niet nieuw in Nederlands-Vlaamse dossiers

Mark Dierikx, Directeur Generaal Luchtvaart en Maritieme Zaken van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat, maakt sinds juni 2008 als Nederlands Commissaris deel uit van de PC. Hij is daarmee de opvolger van Gerrit Jan Olthoff. Mark Dierikx is bij de Nederlandse overheid eindverantwoordelijk voor de luchtvaart, zeevaart, zeehavens en binnenvaart. Traditiegetrouw gaat die functie samen met het lidmaatschap van de PC. Mark is enthousiast over zijn werkzaamheden voor de Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart.

‘Het Schelde-estuarium is een uniek systeem, wat we intensief gebruiken’, licht hij zijn enthousiasme toe. ‘Het is van eenzelfde kwaliteit als de Waddenzee, dat wordt wel eens vergeten. We moeten er dus zuinig op zijn.’ Zijn spookbeeld is dat de Westerschelde verwordt tot een soort Seine, waar alle natuurwaarden uit verdwenen zijn. ‘Dat moeten we echt voorkomen. We bewaken daarom voortdurend de balans tussen natuur, economie en veiligheid.’

• Goed overleg

Mark was ook in een vorige functie, als DG Water, volop betrokken bij de Westerschelde. Hij maakte deel uit van de ambtelijke voorbereidingsgroep van de Scheldeverdragen. Ook kent hij Rik Goetinck al uit die periode. ‘De PC ervaar ik als een uitstekend overlegorgaan. We nemen

onze verantwoordelijkheid voor de bereikbaarheid en de veiligheid. Het optimaal maken van een verbinding is meer dan een schip laten varen. Alleen al de uitbouw van het systeem van toezicht is een hele uitdaging.’



Mark Dierikx

• Toekomst

‘De vraag hoe we de ketenwerking verder kunnen verbeteren, is voor de PC een grote uitdaging. Verder verwacht ik dat het loodsensdossier op de agenda blijft. De ontwikkeling van de tarieven wordt bewaakt door de NMa, de Nederlandse Mededingingsautoriteit. Ook het dossier van de nautische veiligheid, met inbegrip van de externe veiligheid en het snel kunnen handelen in geval van een calamiteit, houdt ons bezig. We moeten er bovendien voor blijven zorgen dat het economisch systeem optimaal blijft functioneren in een concurrerende wereld. Al met al een uitdagende opgave waar we voor staan.’

• Familieband

Als geboren Zeeuw voelt Mark zich betrokken bij het gebied. ‘Ik ben geboren in Vlissingen. Mijn moeder woont er nog steeds. Op de boulevard. Vanuit haar appartement kijk je uit op de langsvarende schepen en de beloodsing. Oorspronkelijk komt mijn familie “van de overkant” van de Westerschelde, uit Hoofdplaat. Zeeland was en is voor mij nog steeds een bijzondere plek.’

• Verbinding

‘Persoonlijk vind ik het nabuurschap en het broederlijk samen optrekken een van de aantrekkelijkste kanten van mijn betrokkenheid bij de PC. Samenwerken is soms lastig. Maar verbindingen stoppen niet bij de grens. Als directe burens hebben we een gezamenlijke verantwoordelijkheid en gelukkig ervaren alle leden van de PC dat ook zo. We werken op een nette, goede en prettige manier samen.’

In deze nieuwsbrief

PC-commissaris Mark Dierikx	2
Proef brede schepen	3
Studie ketenwerking	4
Milieuonderzoek verkeerscentrales	5
Ontwerpen ACC	5
Zeeland Seaports	6
Locatieonderzoek radartoren Noord	7
Windmolens op zee	8
Monitoring nautische veiligheid	9
Reserveringslijst binnenvaart	10
Terugblijk GNB Infodag	11
www.vts-scheldt.net vernieuwd	12

Foto omslag:
Breed schip nadert sluis Terneuzen
(foto Hank Prius)

‘We zoeken de randen op van wat veilig kan’

De trend in containerschepen richting Antwerpen is ‘langer en breder’. De bulksector op het kanaal Gent-Terneuzen zet in op ‘breder’. Hoe breed mag een schip zijn om de 38-meter brede sluis in Terneuzen veilig te passeren? En hoe gedraagt een schip van 360 meter zich op de Westerschelde? Deze vragen staan centraal in een uitgebreide studie, onder de bezielende begeleiding van Hank Prins (Rijkswaterstaat) en Martin Mesuere (MDK).

‘We verzamelen de informatie op basis waarvan de PC een beslissing kan nemen over de op- en afvaart van grote containerschepen’, begint Hank Prins de uitleg over het evaluatieprogramma. ‘En dan doen we niet alleen, zo’n twintig partijen zijn hier bij betrokken: havenbedrijven, ladingontvangers, loodsen, sleepbedrijven, de verkeersleiding, de beleidsafdelingen.’ Na een eerste fase van deskresearch, beet de MS Beatrice in april 2009 het spits af met een proefvaart. Twee series proefvaarten volgden. Iedere serie werd uitgebreid geevalueerd. Een derde serie is aan de gang.

• Veiligheidsmarge

‘We bereiden nu een meetprogramma aan boord voor’, vertelt Martin Mesuere. ‘Marin, een onderzoeksbureau, meet samen met het Waterbouwkundig Laboratorium in Borgerhout de bewegingen van het schip. We blijken die bewegingen op twee centimeter nauwkeurig te kunnen registreren. Werkelijk uniek!’ Het meten van de bewegingen is van belang om de veiligheidsmarge van de diepgang vast te stellen. ‘Die moet vanzelfsprekend niet te klein zijn, maar ook niet te groot. We zoeken de balans tussen vlot en veilig: zo veel mogelijk lading, met een maximum rendement op de baggerwerken, en toch voldoende water onder het schip.’ ‘We werken graag klantgericht’, vult Hank aan. ‘Voor de schepen, maar zeker ook voor de omgeving.’



MS Beatrice bij de verkeersstoren in Terneuzen
(foto Hank Prins)

• Nieuwe regeling

Hank en Martin volgden de serie proefvaarten op de voet. ‘Wonderbaarlijk hoe handzaam die schepen varen’, verzucht Hank. ‘De ontwikkelingen gaan snel. In een paar jaar tijd groeide de TEU (het aantal 20 voet containers) van 8000 naar 14000 per schip. Dat hadden we tien jaar geleden niet voor mogelijk gehouden.’ Alle onderzoeken, inclusief die van de bewegingen van het schip, zullen eind van dit jaar leiden tot een nieuwe op- en afvaartregeling richting Antwerpen, vast te stellen door de PC.

• Stuurmanskunst

Een bulkcarrier van 37 meter breed die een 38 meter brede sluis te Terneuzen passeert, daar komt wat stuurmanskunst bij kijken. ‘Tot nu toe zijn er twee op- en twee afvaarten met die brede schepen gemaakt die nauwkeurig gevolgd zijn’, zegt Hank. ‘Belangrijke vraag is of de sluis het wel kan hebben. Er wordt immers behoorlijk wat water verzet. De meetapparatuur in de sluis gaf aan dat de stroomsnelheid binnen de perken bleef en geen probleem voor de sluisdeuren veroorzaakte.’

• Vertrouwen

Hank en Martin benadrukken dat aan de hand van de Schelderadarketen grip op het hele gebeuren gehouden wordt. ‘Er is vertrouwen’, zegt Martin. ‘We hebben een uitstekend gemonitord verkeersbeeld, beschikken over veel informatie. Ondanks het toegenomen volume verscheepte goederen is het aantal ongevallen drastisch gedaald.’ ‘We laten hier hoogstandjes zien’, vertelt Hank trots. ‘We zijn echt leading in de wereld. We kunnen nergens de kunst afkijken. Sterker nog, de wereld komt bij ons kijken hoe het moet!’



Vervoer van 20 en 40 voet containers
(foto Hank Prins)

Ketenwerking op stoom

Ketenbenadering: optimale samenwerking en afstemming van het nautisch beheer van de Westerschelde en de betrokken havens. Met als doel de wachttijden van schepen terug te dringen en de nautische veiligheid te bevorderen. Onlangs verscheen het eerste deel van een uitgebreid onderzoek naar de ketenbenadering, deel A. Antoine Descamps, hoofd Scheepvaartbegeleiding van MDK, presenteert een tussenstand.

470 pagina's telt het eerste deel van de studie naar de ketenwerking. De studie ketenbenadering bestaat uit twee delen, A en B. Deel A is afgerond, deel B start straks onder de nieuwe naam: ketenwerking. Deze benaming doet meer recht aan de fase waarin we nu zitten. Doel van deel A was een inventarisatie en analyse van de bestaande toestand en het benoemen van knelpunten. Antoine: 'We hebben daarvoor eerdere studies bekeken, interviews afgenomen, een workshop met betrokkenen georganiseerd en de databanken van verschillende stakeholders geanalyseerd.' Deelopdracht B bevat aanbevelingen en adviezen.

• Juridisch kader

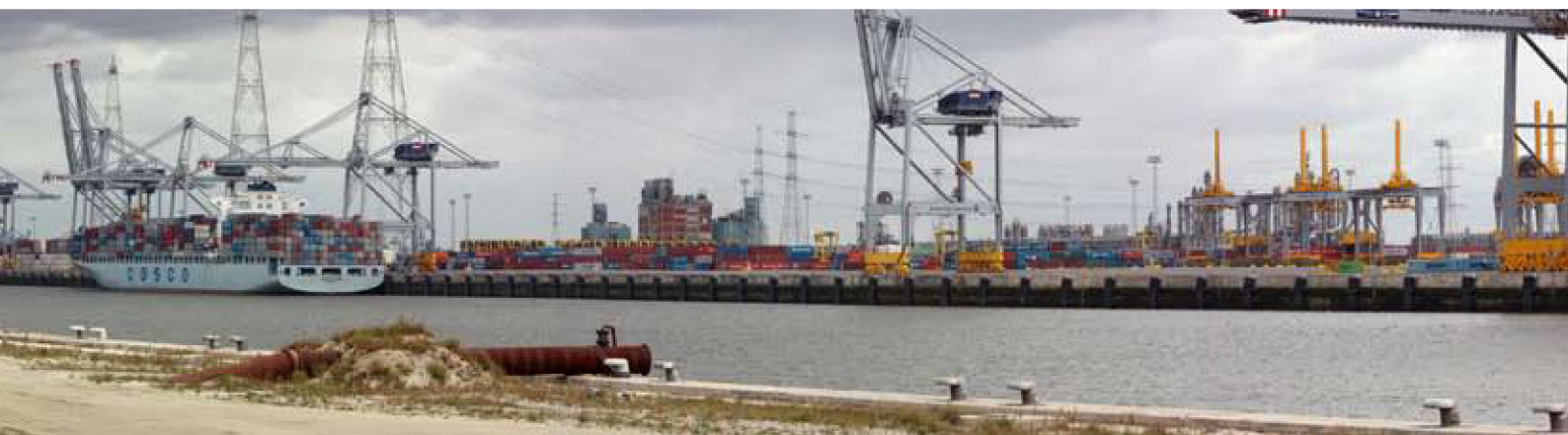
Een belangrijk aspect van de ketenwerking is het juridisch kader. 'We hebben te maken met een omvangrijk en complex regelgevend kader van de verkeersafwikkeling en de technisch-nautische dienstverlening', stelt Antoine. 'Nederlandse, Belgische en Vlaamse regelgeving, het is overal anders. En sommige aspecten zijn beperkt of niet gereguleerd.' Als voorbeeld noemt hij de sleepdienst. Een belangrijke actor in de ketenwerking, waarvoor niets is geregeld. 'We gaan onderzoeken hoe we dat op kunnen lossen.' Een ander belangrijk knelpunt is de onduidelijkheid over aansprakelijkheid als er wat gebeurt. 'Ook dat aspect krijgt een plaats in deelopdracht B.' Antoine noemt nog een aantal knelpunten en lacunes in de regelgeving, zoals de vertraging in de uitvoering van bilaterale verdragen en het gebrek aan regelgeving van de sluisplanning.

• Meten

Een moeilijk punt is het meten van wachttijden. Doordat er veel gemeten wordt volgens eigen definities en binnen eigen systemen, zijn wachttijden moeilijk vergelijkbaar. Welke ETA of RTA moeten we hanteren? Tijdens de reis worden deze nogal eens aangepast. Antoine: 'In de studie wordt een nieuwe methodologie gepresenteerd, waarbij wachttijden gedefinieerd worden met als referentie een Nullijn. De wachttijd is dan het effectief stilliggend wachten plus de vertraging die opgelopen wordt ten opzichten van een optimale vaart.' Uit de studie blijkt dat de grootste wachttijden zich voordoen bij de passage Wandelaar. Bovendien blijken de wachttijden bij afvaart twee keer kleiner te zijn dan bij opvaart.

• Vertrouwen

Ketenwerking vraagt om afstemming en samenwerking tussen organisaties, zoals de havens, de loodsdienst, reders en de scheepvaartbegeleiding. De hele keten moet geoptimaliseerd worden, niet alleen de werkwijze van afzonderlijke organisaties of individuele werkprocessen. 'We streven niet naar centrale sturing door een organisatie. Dat is niet mogelijk. Sturing vraagt om netwerkmanagement', zegt Antoine. 'Van groot belang zijn gezamenlijk onderschreven ketendoelen en een adequate informatievoorziening. Bovendien is vertrouwen tussen de ketenpartners cruciaal.'



Schone lucht in Schelderadarcentrales

Alle verkeerscentrales van de Schelderadarketen zijn in augustus onderzocht op de kwaliteit van het binnenmilieu. De luchtbehandelingskasten en operationeleruimtes werden nagekeken. Luchtmonsters en contactmonsters gaven antwoord op de vraag of er sprake is van verontreiniging.

Uit het onderzoek bleek dat de gemeten CO₂-niveaus in de werkruimten voldoende tot goed zijn. De ventilatie in die ruimtes is dus prima in orde. Wel werden schimmels aangetroffen in de luchtbehandelingskasten. Op langere termijn kan dat leiden tot een verslechtering van de luchtkwaliteit.

Daarom worden alle luchtbehandelingskasten preventief microbiologisch gedesinfecteerd. Alle kasten zijn gegarandeerd zes maanden vrij van schadelijke organismen. Afgesproken is

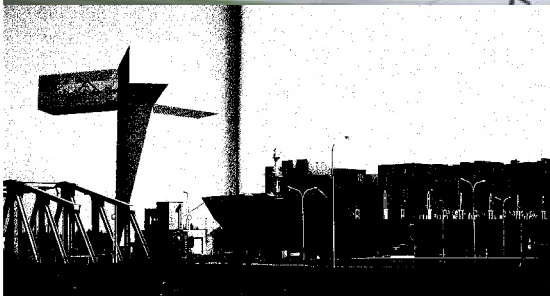


Verkeerscentrale Zeebrugge

alle luchtbehandelingskasten twee keer per jaar te controleren en te behandelen. Op die manier blijft de lucht schoon en gezond.

Ontwerpen Antwerp Coordination Centre gepresenteerd

De voorbereidingen voor de bouw van van het Antwerp Coordination Centre verlopen volgens plan. Uit deze vijf ontwerpen maakt de begeleidingscommissie binnenkort een keuze. De nieuwe toren wordt een betekenisvolle "landmark" in het maritieme landschap. Het nieuwe gebouw biedt plaats aan zestig werknemers, allen betrokken bij de afhandeling van de scheepvaart in en rond de haven van Antwerpen.



We moeten elkaars belangen versterken

Samenwerken in het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Westerschelde is een groot goed, meent Hans van der Hart, algemeen directeur van Zeeland Seaports. De beschikbaarheid van de juiste informatie op het juiste moment ziet hij als belangrijkste wapenfeit van het GNB. Toch blijft er voor de bestuurder van de havens van Terneuzen, Borsele en Vlissingen nog wel wat te wensen over. Een gesprek.

Volgens Hans van der Hart loopt de ketenwerking steeds beter: 'Het uitwisselen van informatie is van groot belang voor de planning in onze havens. Maar dat niet alleen, het vergroot ook de veiligheid. Daar zijn we uiteindelijk allemaal bij gediend.' Hans pleit er voor ook het Kanaal Gent-Terneuzen daar bij te betrekken. 'Het is in ieders belang dat in de discussie over de verbetering van de nautische toegankelijkheid van het Kanaal Gent-Terneuzen het veiligheidsaspect prominent op de agenda staat. "Slagkracht" kan alleen slagen als we er allemaal bovenop blijven zitten.'

• Stijging loodstarieven

'Ik maak me wel zorgen over de loodstarieven', gaat Hans verder. 'De verdergaande samenwerking tussen de loodsorganisaties heeft nog niet gebracht wat we ervan verwacht hadden. Er lag een voorstel voor een verhoging van de tarieven van de Nederlandse loodsen voor volgend jaar met 20%. De onderbouwing daarvoor was dat de vaste lasten blijven, terwijl door de recessie minder schepen te behandelen zijn. Met kostenstijging als gevolg, vandaar die prijsstijging. De Vlaamse tarieven gaan vooralsnog niet omhoog. In Vlaanderen is het loodswezen anders georganiseerd en gefinancierd.' Hij benadrukt dat loodsen hun werk uitstekend doen. 'Maar de kosten lopen wel erg op. Ik zou graag zien dat de Nederlandse en Vlaamse loodsen nauwer gaan samenwerken. Het positieve (financiële) effect van samenwerking (onder andere gemeenschappelijke inzet van equipment) zou worden ingezet ter dekking van de stijging van de loodsgeldtarieven als gevolg van afbouw kruisfinanciering tussen de Nederlandse havens onderling. Het laatste vindt zijn beslag, het eerste helaas niet.'



Zeevaartheaven

• Grotere diepgang

Een ander belangrijk punt betreft de toegankelijkheid van het gebied. 'We staan achter de verdieping van de Westerschelde', zegt Hans. 'Daar worden alle havens en gebruikers van de vaarweg beter van. Maar er zou ook eens gekeken moeten worden naar de toegankelijkheid van de Zeeuwse havens. Wat ons betreft verlagen we de keelclearance tolerantie. Als we schepen met een groter diepgang kunnen ontvangen, komt dat onze concurrentiepositie ten goede. Dat is des te meer van belang nu de schepen steeds groter worden.' Hans vindt dat de veiligheid wel voorop moet blijven staan. Er is wat hem betreft hierop voldoende gestudeerd en er is voldoende informatie beschikbaar om een besluit te nemen over het verbeteren van de toegankelijkheid van Vlissingen-Oost.

• Samenwerken

'Samenwerken om het samenwerken zal niet lukken', benadrukt Hans. 'We moeten hetzelfde doel nastreven. Als alle partijen vooral hun eigen belang voorop zetten, wordt het niets. Versterken van elkaars belangen, daarin ligt de toekomst.'



Zeeland Seaports is de havenautoriteit die de Zeeuwse haven exploiteert, beheert en ontwikkelt. De organisatie is in 1998 ontstaan uit een fusie tussen de havenschappen van Vlissingen en Terneuzen. De gemeenten Borsele, Terneuzen en Vlissingen en de provincie Zeeland zijn de participanten. De totale omvang van het havengebied is 4.400 hectare, waarop ongeveer 250 bedrijven gevestigd zijn. In 2008 deden ruim 6.400 zeeschepen en 21.400 binnenvaartschepen de havens aan. Over 2009 houdt Zeeland Seaports rekening met een daling van de overslag tussen de 15 en 20%, als gevolg van de kredietcrisis.

Naar een verbeterd radardekkingsgebied in de noordelijke aanlooproute Westerschelde



Waarschijnlijke locatie radartoren op Neeltje Jans

In september 1998 besloot de Permanente Commissie (PC) in het kader van het Schelderadarverdrag om twee bijkomende radartorens op zee te bouwen. Daarmee beoogt de PC het radardekkingsgebied in de westelijke en noordelijke aanloopgebieden naar de Westerschelde uit te breiden en te optimaliseren met als hoofddoel een adequatere verkeerbegeleiding in deze gebieden.

Conform de prioritering vastgesteld door de PC werd gestart met de bouw van een radartoren op de Oostdyckbank in het Belgische zeegebied op 25 km van Nieuwpoort. Deze toren is in maart 2004 in dienst genomen. Hierdoor kwam het hele Belgische kustgebied, tot aan de grens met Frankrijk, onder het blikveld van de verkeersbegeleiding.

• Radartoren Noord

Daarna kwam de bouw van de radartoren Noord in het vizier om een beter beeld te krijgen van het scheepvaartverkeer naar de loodskruispost Steenbank en langs de zuidwestkust van Walcheren. Oorspronkelijk was hiervoor de locatie Schouwenbank voorzien, ongeveer 25 km ten noordwesten van Domburg. Gelet op de hoge investeringskosten heeft de PC de locatie van de nieuwe radarpost nog eens grondig laten bekijken in het licht van mogelijke kostenbesparingen en recente technologische ontwikkelingen inzake radarantennes. Bij het zoeken naar goedkopere oplossingen was het uitgangspunt dat de eerder vastgestelde functioneel-operationele eisen niet in het gedrang mochten komen. De verkenning hield uitdrukkelijk ook rekening met het vereiste radardekkingsgebied in relatie tot de verkeersstromen.

• Resultaten locatie-onderzoek

Uit de studie kwamen drie alternatieve locaties naar voren, alle drie op het grondgebied van de gemeente Veere: twee nabij Oostkapelle en één in de omgeving van Aagtekerke. Overleg met de gemeente Veere en de provincie Zeeland heeft echter uitgewezen dat die locaties geen haalbare kaart zijn. Het daar oprichten van een hoge radartoren (87 meter!) blijkt niet te verenigen met de landschappelijke waarden van dit gebied. Beide bestuursniveaus hebben aangegeven dat de locatie Neeltje Jans, vooral op het einde van de zuidwestelijke strekdam, meer perspectief biedt. De oorspronkelijke (en aanzienlijk duurdere) locatie Schouwenbank blijft overigens een optie, zolang niet is aangetoond dat de goedkopere alternatieven voldoen aan de eisen voor radardekking.

• Verkenning locatie Neeltje Jans

De eerste fase van de studie is in juni afgerond. Het betreft een haalbaarheidstoets voor het verkrijgen van de nodige vergunningen op grond van het ter plaatse geldende ruimtelijk beleid. Het onderzoek toont aan dat het verwerven van de vereiste vergunningen geen grote risico's inhoudt. De tweede studiefase loopt nu op haar einde. Deze fase omvat het onderzoek naar de radartechnische aspecten, het voorontwerp van de radartoren, de integratie van de radarpost in de Schelderadarketen en het financieel plan. De onderzoeksresultaten zijn op 9 december 2009 voorgelegd aan de PC.

Permanente Commissie bewaakt effecten voor scheepvaart

Het huidige energiebeleid is gericht op het opwekken van elektriciteit door duurzame energiebronnen. Hiervoor wordt naast zonne-energie vooral ingezet op windenergie. Niet alleen op land, maar ook op zee. De Noordzee biedt ruime mogelijkheden voor grootschalige parken met windturbines. Zowel op het Nederlandse als het Belgische gedeelte van de Noordzee wijzen de bevoegde overheden gebieden aan voor het oprichten van windmolenparken. Sommige van die aangewezen gebieden liggen in de nabijheid van aanlooproutes naar de Westerschelde.

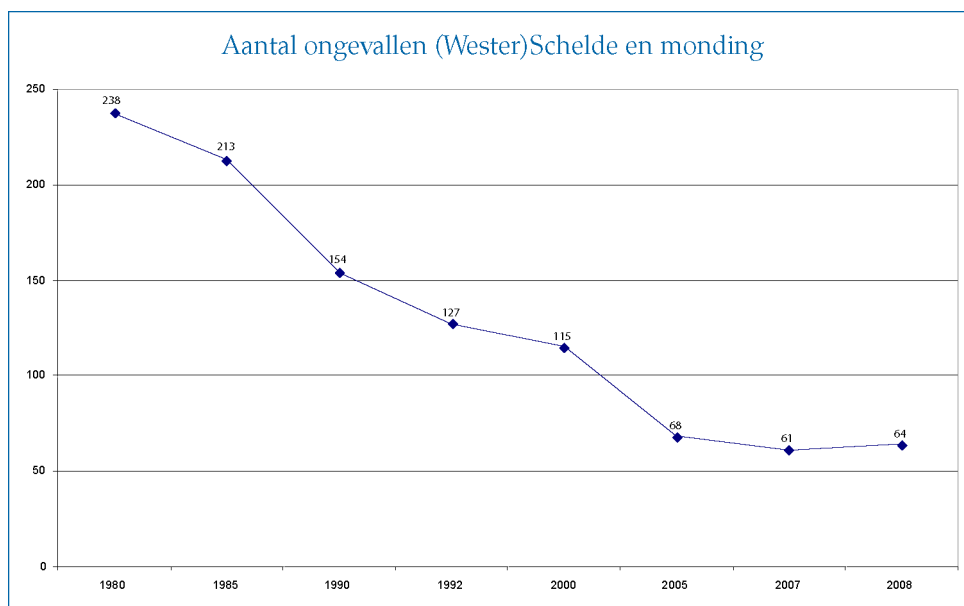
Zich baserend op haar verdragsrechtelijke bevoegdheid voor een veilige en vlotte verkeersafwikkeling in het Scheldegebied, inclusies de aanlooproutes op zee, wil de

Permanente Commissie vermijden dat de ontwikkelingen rond windmolenparken de scheepvaart naar de Westerschelde negatief beïnvloeden. Daarom heeft de commissie een overleg ingesteld met nautische deskundigen van de wederzijdse overheidsorganisaties en loodsdiensten. Deelnemers aan dit overleg beoordelen of de betreffende plannen een impact kunnen hebben op de scheepvaart en op de werking van de loodskruisposten, waar de loodsen van en aan boord van de schepen worden gezet. Daarbij wordt ook bekeken of de windturbineparken de werking van de Schelderadarketen kunnen verstoren. De PC heeft in haar vergadering van 9 december de resultaten besproken. De PC zal bezien of het noodzakelijk is om contact op te nemen met de Nederlandse en/of Belgische instanties om het nautische beleid en het beleid inzake de ontwikkeling van windmolenparken in het mondingsgebied af te stemmen.



Westerschelde steeds veiliger

Vanuit haar verantwoordelijkheid voor een veilige verkeersafwikkeling volgt de Permanente Commissie de ontwikkeling van de nautische veiligheid op de vaarwegen in het Scheldegebied nauwgezet. Hiertoe laat de Permanente Commissie jaarlijks een monitoringsrapport opstellen. Het jaarrapport 2008 toont aan dat ook in 2008 slechts een beperkt aantal kleine ongevallen heeft plaatsgevonden. Grote ongevallen hebben zich niet voorgedaan.



Maart 1991:
indienststelling Schelderadarketen

Op de scheepvaartroute vanaf de monding van de Westerschelde tot aan de haven van Antwerpen vertoont het totaal aantal ongevallen vanaf 1980 duidelijk een dalende tendens. In 1980 vonden er 238 scheepsongevallen plaats en in 2008 slechts 64, wat vrijwel hetzelfde aantal is als in 2007. In verhouding tot het totaal aantal scheepsbewegingen in het betreffende gebied, jaarlijks zo'n 200.000, mag geconstateerd worden dat het aantal ongevallen dus meevalt.

• Aard van de ongevallen

Slechts een gering aantal ongevallen betreft aanvaringen tussen schepen: 6, ongeveer 10% van het totaal ongevallen in 2008. De overige voorvallen zijn in hoofdzaak strandingen of aanvaringen met objecten zoals boeien.

In de periode 2006-2008 heeft zich geen enkele zware aanva-

ring voorgedaan die van invloed had kunnen zijn op het externe veiligheidsrisico. Dit is het risico voor de bevolking en de omgeving veroorzaakt door het transport van gevaarlijke stoffen. Bij dergelijke schadegevallen wordt de scheepswand of ladingruimte beschadigd, waardoor lading kan vrijkomen.

• Positieve invloed Schelderadarketen

Een belangrijke verklaring voor het kleine aantal ongevallen is hoge kwaliteit van de Schelderadarketen die in maart 1991 in dienst werd genomen. Uit een vergelijkend onderzoek blijkt dat de Schelderadarketen en het daarop gebaseerde VTS systeem (Vessel Traffic Services of verkeersbegeleidingssysteem) wereldwijd aan de top staan. De ambitie van de Permanente Commissie is om het huidige veiligheidsniveau vast te houden en waar mogelijk nog te versterken.

Evolutie aantal zware schadegevallen met mogelijke gevolgen voor extern risico

Jaar	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	00	01	02	03	04	05	06	07	08
Aantal	6	4	0	2	1	2	0	2	1	0	0	2	0	1	0	1	0	0	0

Maart 1991: indienststelling Schelderadarketen

Goede ervaringen met reserveringslijst voor binnenvaart

Sinds half mei kunnen binnenvaartschippers een plekje reserveren voor het schutten van 6.00 uur in de sluis van Terneuzen. Rijkswaterstaat, Koninklijke Schuttevaer en de Haven van Gent evalueerden onlangs de procedure.

Peter Scherpenisse, coördinator bediening en begeleiding van het Waterdistrict Westerschelde, is enthousiast. 'Reserveren voor het gebruikmaken van de sluis draagt bij aan meer planmatig varen', stelt hij. Vooral in de ochtend is het aanbod van binnenvaart voor de sluisen groot. 'Een schipper ging normaal gesproken gewoon varen, maar wist nooit of hij mee kon om 6.00 uur. Het kon best zijn dat hij pas om half 9 aan de beurt was. Zonde van de tijd.'

• Op tijd

Schippers die gebruik maken van de regeling ervaren vooral veel rust. Ze weten immers 's avonds al hoe het proces 's morgens zal verlopen. Niet alleen zand- en grindschepen maken gebruik van de regeling, alle typen schepen en alle goederensoorten hebben er baat bij. Bijkomend effect is dat de ligplaatsen bij Sas van Gent meer dan voorheen benut worden. Schippers die zich aangemeld hebben, brengen daar soms de nacht door.

• Oostsluis

'Gemiddeld maken per dag zo'n twee tot zes binnenvaartschepen gebruik van de regeling', vertelt Peter. 'Die kunnen we in de Oostsluis wel af. Er bestond enige angst dat de reserveringslijst ten koste zou gaan van de capaciteit van de Westsluis, maar daar is geen sprake van geweest.'



Opstellen van de sluis



Uitvaart

• Evaluatie

Toen Rijkswaterstaat en Koninklijke Schuttevaer de afspraken voor de reserveringslijst maakten, konden zij niet voorzien dat de kredietcrisis een grote invloed zou hebben op de binnenvaart. Sinds begin dit jaar is er veel minder aanbod van beroepsvaart bij de sluisen. De wachttijden zijn minimaal of zelfs verdwenen. Het effect van de reserveringslijst is daardoor nog niet zo goed zichtbaar. Niettemin zijn alle partijen positief. De betrokken partijen spraken af over een paar maanden de regeling opnieuw te evalueren. Bij voorkeur na een periode van grote drukte bij de sluis.

Hoe werkt het?

- De schipper meldt zich tussen 18.00 uur en de volgende morgen 04.00 uur voor de reserveringslijst en krijgt van de verkeerscoördinator een volgnummer.
- De schipper kan zich aanmelden bij passage van de grens bij Sas van Gent.
- Schippers die op de reserveringslijst staan melden tussen 05.30 en 05.45 uur dat ze gereed zijn om te schutten.
- Schippers die zich niet op tijd melden vervallen van de lijst en krijgen een reguliere toerbeurt zodra ze zich weer schutgereed melden.
- Om 05.45 uur worden de schepen ingedeeld in een schutting en wordt het schutplan bekendgemaakt. Daarbij wordt indien nodig en mogelijk ook gebruik gemaakt van de Midden- en Westsluis.

GNB Infodag 2009 in teken van ketenwerking

Het Topshuis van Rijkswaterstaat Zeeland was dit jaar de plaats van samenkomst voor de externe relaties van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Westerschelde. De voortgang van de ketenwerking stond centraal op deze bijeenkomst. Op de agenda stonden verder de lancering van een nieuwe website (zie de achterpagina), de evaluatie van de op- en afvaart van containerschepen langer dan 360 meter en de gevolgen van de kredietcrisis op de sector.

Rein van der Kluit, HID van Rijkswaterstaat Zeeland en tevens commissaris van de PC, opende de bijeenkomst en benadrukte daarbij het belang van de G(emeenschappelijk) van het GNB.

• Ketenwerking

Antoine Descamps, hoofd van de Vlaamse afdeling Scheepvaartbegeleiding, deed tijdens de Infodag verslag van het eerste deel van de studie naar de ketenwerking. De studie bestaat uit een inventarisatie en analyse van de bestaande toestand en het benoemen van knelpunten. De onderzoekers bekeken eerdere studies, namen interviews af, organiseerden workshops met betrokkenen en analyseerden de databanken van verschillende stakeholders. Antoine Descamps pleitte voor een overleg waar ketenpartners elkaar ontmoeten en hun belangen bespreekbaar kunnen maken.

• Evaluatie grote containerschepen

Grotere containerschepen op de Westerschelde, kan dat? En onder welke voorwaarden? Deze vraag stond centraal tijdens de eerste proefvaart van de MS Beatrice in maart 2009 en een

serie proefvaarten daarna. Eric Adan lichtte tijdens de Infodag de evaluatie van deze proefvaarten toe. Iedere nieuwe serie proefvaarten zorgde voor een verdere aanpassing van het vaarplan en de voorwaarden voor de vaart. Eind november kwam het hele team opnieuw bij elkaar om de ervaringen te delen. Na een laatste evaluatie eind 2009 komt een einde aan de proefperiode. De op- en afvaartregeling naar en van Antwerpen wordt aan de categorie grote schepen aangepast.



| Forumdiscussie onder leiding van Hans van der Togt, die tevens moderator van de hele dag was

• De crisis in de maritieme sector

Prof.dr. Jan Blomme gaf tijdens de GNB Infodag een korte reflectie op de gevolgen van de crisis voor de maritieme sector. Hij hield zijn gehoor voor dat deze crisis uitzonderlijk zwaar is, ernstiger dan de Grote Depressie van de jaren 1930. Aan de hand van grafieken lichtte hij toe dat de ineenstorting van de internationale handel ongekend is, met als dieptepunt april 2009 toen de handel met 38% ingezakt bleek. Tijdens de eerste helft van 2009 daalde het wereldhandelsvolume met 15%. De crisis grijpt vooral zo diep in door de synchronisatie van de handel, waardoor in vele landen tegelijk de crisis voelbaar is. De meeste analisten voorspellen een lichte verbetering eind 2009 en een mager herstel in 2010. Pas eind 2011 is een terugkeer naar het niveau van 2008 te verwachten. Blomme waarschuwt dat er wel sprake is van een structuurbreuk. Er zal geen sprake zijn van een terugkeer naar de oude groeivoeten.

• Draagvlak

Ilse Hoet (MDK), Hans van der Togt en Jack van der Horst (beide Rijkswaterstaat Zeeland) sloten de middag af met de constatering dat de grote belangstelling aantoont dat er een stevig draagvlak bestaat voor het realiseren van de ketenwerking.



Vernieuwde website operationeel



Sinds 22 oktober 2009 is de vernieuwde website van het GNB operationeel. De bestaande website kreeg een facelift conform de huisstijl van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer. Maar daar bleef het niet bij. Eva Descamps (MDK) en Laura van Doorn (RWS) storten zich ook op de inhoud.

Eva Descamps: 'De bestaande website, www.vts-scheldt.net, kreeg een facelift. De huisstijl van het GNB was hiervoor de leidraad. Inhoudelijk is de site geactualiseerd en is de inhoud herschikt.' Belangrijk onderdeel van de website is het statisch gedeelte. Daar is veel informatie te vinden over de organisatie van de Nederlands-Vlaamse samenwerking op het nautisch vlak. Ook is er aandacht voor de vele technische tools die de scheepvaart ondersteunen, zoals Hymedis, IVS, AIS en WESP. Ook nautische informatie (bijvoorbeeld VTS, SRK en de marifoon blokindeling) en de vele regelgeving vindt hier een plek. Via de downloadpagina zijn onder meer deze nieuwsbrief, presentaties tijdens infodagen, verslagen van de PC en dergelijke makkelijk op te vragen.

• Real-time

Behalve dit statische deel is ook een dynamisch en real-time gedeelte op de homepage te vinden, zoals BASS, SSB, en NTS. 'De RIS-implementatie is gestart, maar nog niet helemaal gereed', meldt Eva. 'We verwachten veel van dit dynamische gedeelte. De website levert daarmee direct bruikbare informatie op voor iedereen die betrokken is bij het Scheldegebied.'

• Oproep

Eva: 'Ik nodig graag iedereen uit input te leveren voor de website. Alleen dan houden we de website informatief en actueel. Ook foto's zijn van harte welkom!'

Colofon

Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

4.900 exemplaren

Redactie

Eva Descamps
Ben Sinke
Antoine Vuylsteke
Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zeeland)
0031 (0)118 62 24 83
Antoine Vuylsteke (Agentschap voor Maritieme
Dienstverlening en Kust)
0032 (0)3 222 40 02

Fotografie

Rijkswaterstaat Zeeland
Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust
Input/Output
Hank Prins
Martino Wijffels
Zeeland Seaports

Met medewerking van
Lievens Communicatie, Middelburg
Pitman, Goes

Voor extra exemplaren neemt u contact op met Lievens
Communicatie
0031 (0)118 65 51 00 of info@lievenscommunicatie.nl.

Overnemen van artikelen na toestemming van de
eindredactie.