



Nautisch *Nieuws* *Regio* Schelde

nummer 8 • juni 2006



Ministerie van Verkeer en Waterstaat



Rijkswaterstaat



Vlaamse overheid



Verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB)

Het GNB-verdrag vormt de juridische grondslag voor de Nederlands-Vlaamse samenwerking betreffende het nautisch beheer in het Scheldegebied. Die verdragsrechtelijke regeling vertrekt vanuit het gezamenlijk belang van een veilige en vlotte scheepvaart in het Scheldegebied.



De ministers Peijs en Peeters ondertekenen het verdrag.

In deze nieuwsbrief

• Verdrag Gemeenschappelijk Nautisch Beheer	2
• Nieuwe functies voor Wesp	4
• DVD Westerschelde, interactief bevaren	4
• Veiligheidsplan in de steigers	4
• Scheldedirecteur Koos de Groot	5
• Haven van Antwerpen	6
• Verruiming van de vaargeul	7
• Verkeerscentrale Terneuzen	8
• Nieuw: Maritieme Dienstverlening en Kust	9
• Veiligheidsmaatregelen Kanaal Gent-Terneuzen	10
• Vaarwegmarkering	11
• GNB infodag 5 oktober 2006	12
• Schelde InformatieCentrum verhuisd	12

Het verdrag komt niet zomaar uit de lucht vallen. Nederland en Vlaanderen voeren op vrijwillige, niet-juridische basis reeds vanaf 1 januari 2003 gezamenlijk het nautisch beheer voor het Scheldegebied uit. Het verdrag van 21 december 2006 verleent aan Nederland en Vlaanderen het juridisch kader om gezamenlijk bevoegdheden uit te oefenen en verantwoordelijkheden te dragen ten aanzien van het nautisch beheer.

Doel

De hoofddoelstelling van het verdrag is een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer naar de Vlaamse en Nederlandse Scheldehavens. Veiligheid en vlotheid zijn evenwaardige belangen die nauw met elkaar verweven zijn. De veiligheid is gebaat met vlotheid en omgekeerd. Daarom streeft het GNB naar een optimaal evenwicht tussen beide belangen. Een veilige en vlotte verkeersafwikkeling leidt tot verschil-

Vier Scheldeverdragen

Naast het verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer ondertekenden de bevoegde bewindslieden op 21 december 2005 in Middelburg nog drie andere Nederlands-Vlaamse Scheldeverdragen.

1. Het verdrag inzake de ontkoppeling van de loodsgeldtarieven maakt een einde aan de bepaling in het verdrag van 1863 dat de loodsgelden voor de Scheldevaart nooit hoger mogen zijn dan die voor de vaart op Rotterdam.
2. Het verdrag inzake de uitvoering van de Ontwikkelingsschets 2010 omvat in hoofdzaak afspraken over de uitvoering van de Scheldeverdieping en natuurprojecten.
3. Het verdrag inzake beleid en beheer dient tot versterkte samenwerking tussen de Nederlandse en Vlaamse overheden. De samenwerking is gericht op een maximale beveiliging tegen overstromingen, een optimale toegankelijkheid van de Scheldehavens en een gezond en dynamisch estuarien ecosysteem.

Vooraleer de vier verdragen in werking kunnen treden, moeten ze de Nederlandse en Vlaamse parlementaire goedkeuringsprocedures hebben doorlopen.

lende positieve maatschappelijke effecten. Een veilige scheepvaart bevordert de externe veiligheid en de bescherming van het milieu. Een vlot scheepvaartverkeer is belangrijk voor de transport- en haven-economie. De Permanente Commissie van Toezicht krijgt in het verdrag de opdracht om een veiligheidsplan op te stellen. Zoals u elders in deze nieuwsbrief zal lezen, staat dit veiligheidsplan al in de steigers. Om de vlotheid te verbeteren, voorziet het verdrag in het realiseren van de nautische ketenbenadering. Ook stelt het verdrag als doel om een uniform nautisch regime voor het gehele Scheldegebied tot stand te brengen. Dit houdt in dat voor Scheldevaarders (bestemming Vlaamse Scheldehaven) en wetschepen (bestemming Nederlandse Scheldehavens) dezelfde regels en voorschriften gelden, bijvoorbeeld, wat betreft de loodsplicht.

Toepassingsgebied

Het geografisch toepassingsdomein van het verdrag omvat de volgende vaarwegen in het Scheldegebied:

- de aanlooproutes naar de Westerschelde
- de Westerschelde
- het kanaal Gent-Terneuzen
- de Beneden-Zeeschelde (de vaarweg vanaf de landsgrens tot het opwaartse uiteinde van de rede van Antwerpen).

Het GNB is van toepassing op alle schepen die de vaarwegen in het Scheldegebied bevaren: zowel Scheldevaarders als wetschepen en zowel zeevaart als binnen- en recreatievaart.

Permanente Commissie (PC)

De Permanente Commissie van Toezicht

op de Scheldevaart is het beleidsorgaan van het GNB. De huidige bevoegdheden van de PC blijven behouden, maar breiden zich uit tot het stellen van regels in het belang van een veilige en vlotte scheepvaart. De regelstellende bevoegdheden van de PC gaan over nautische onderwerpen zoals de verkeersbegeleiding, het verlenen van inlichtingen en adviezen aan verkeersdeelnemers, het geven van verkeersaanwijzingen, de vaarwegmarkering, het bepalen van de minimale kielspeling, enzovoort. De door de PC vastgestelde regels vervangen de huidige Nederlandse en Vlaamse voorschriften geldend voor het Scheldegebied.

Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA)

De Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit, die als gezamenlijk beheersorgaan sinds 1 januari 2003 actief is, krijgt een verdragsrechtelijke verankering. De GNA zal bestaan uit één Nederlandse en één Vlaamse ambtenaar, en hun respectievelijke plaatsvervaarders, aan te stellen door de bevoegde ministers van Nederland en Vlaanderen. De GNA staat onder toezicht van de PC in voor de dagelijkse coördinatie van de verkeersafwikkeling in het Scheldegebied. Om daadkrachtig te kunnen optreden op het terrein, worden de bevoegdheden van de GNA doorgemandateerd naar het meest functionele niveau, met name de Nederlandse hoofdverkeersleiders en de Vlaamse nautische dienstchefs op het Schelde Coördinatie Centrum (SCC) te Vlissingen. Het SCC is immers de operationele spil van het GNB. Het GNA zal optreden en beslissen als één entiteit. Het verdrag sluit eenzijdige

Nederlandse en Vlaamse beslissingen binnen de GNA uit, met uitzondering van beslissingen in geval van een calamiteit. Daarmee komt de GNA in de plaats van de wederzijdse beheersautoriteiten. De PC regelt de werkwijze en de beslissingsprocedures van de GNA.

Nautische ketenbenadering

Het doel van de ketenbenadering is het zo efficiënt mogelijk afwikkelen van de scheepvaart vanaf de aanlooproutes in zee tot aan de havenkade, en omgekeerd. Hiertoe is een goede afstemming vereist tussen de nautische autoriteiten van de (Wester)schelde en de Scheldehavens. Het verdrag draagt aan de PC op om hierover met de Scheldehavens overeenkomsten af te sluiten. Deze overeenkomsten dienen als basis voor de werkafspraken tussen de GNA en de nautische havenautoriteiten.

Wijziging Scheldereglement

Het verdrag voorziet ook in enkele wijzigingen van het Scheldereglement. Dit reglement regelt nu het loodsen en beloodsen van de Scheldevaarders, waaronder de loodsplicht. De Nederlandse wetgeving regelt de loodsplicht van de wetschepen. Gelet op de beoogde eenheid van nautisch regime verdwijnt het onderscheid tussen Scheldevaarders en wetschepen voor wat de loodsplicht betreft. Daarom wordt ook de loodsplicht voor wetschepen in het Scheldegebied onderworpen aan het Scheldereglement.

Voor de integrale tekst van het verdrag inzake het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer verwijzen wij u graag door naar www.vts-scheldt.net.



Een feestelijke toast op het verdrag.

Veiligheidsplan in de steigers

In het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) wordt gestreefd naar een optimale mix van vlotheid en veiligheid. In het GNB verdrag hebben Nederland en Vlaanderen vastgelegd dat een plan van aanpak wordt opgesteld om te komen tot een gezamenlijk veiligheidsplan. In dit plan van aanpak zal worden vermeld welke onderdelen Nederland en Vlaanderen gezamenlijk uitvoeren en welke onderdelen de beide landen apart, maar wel in overleg, voor hun rekening nemen.

Het veiligheidsplan is breed van opzet. Er is aandacht voor preventieve maatregelen, crisisbeheersing, handhaving en monitoring. Daarnaast is een belangrijke plaats ingeruimd voor de externe veiligheid: de invloed van een incident op de veiligheid van de omwonenden. Bij ieder incident op de rivier blijkt dat informeren van betrokkenen van essentieel belang is. Het vertrouwen tussen de verschillende partijen versterkt daardoor.

Programma opstellen

In deze periode worden allerlei maatregelen en onderzoeken op het terrein van de veiligheid geïnventariseerd en bekeken op hun onderlinge samenhang en effectiviteit. Uitgangspunt daarvoor is het lopende programma nautische veilig-

heid. Dit loopt eind dit jaar af en dient te worden opgevolgd door het veiligheidsplan. De daarvoor te stellen vragen zijn: Wat kan worden verbeterd en wat ontbreekt er nog? De bedoeling is dat begin 2007 duidelijk is welke maatregelen uitgevoerd gaan worden, wanneer en hoe en welke budgetten nodig zijn. Deze maatregelen zullen worden opgenomen in een Programma Veiligheidsplan, dat tot doel heeft om de veiligheid op in de Schelderegio te handhaven dan wel verder te verhogen. Enkele concrete voorbeelden zijn het verbeteren van de kwaliteit van de nautische informatie, van de samenwerking tussen de verkeersbegeleiding en de loodsen en het beschikbaar hebben van voldoende rampenbestrijdingsmaterieel in het Scheldegebied.

Korte termijn maatregelen

Als onderdeel van dit programma zal worden gestreefd naar maatregelen die op korte termijn effect hebben. Zoals bijvoorbeeld het verbeteren van de informatievoorziening over gevaarlijke stoffen en het aanwijzen van vluchthavens voor schepen in nood. Bij de opstelling van het veiligheidsplan vindt afstemming plaats met het OORW project (Onderzoek Ongevallen en Rampenbestrijding Westerschelde), waarin de verbetering van de slagvaardigheid van de rampenbestrijding op de Westerschelde centraal staat.

U wilt meer informatie over het veiligheidsplan of heeft concrete suggesties? Neem dan contact op met Manon Evers, m.evers@dzl.rws.minvenw.nl.

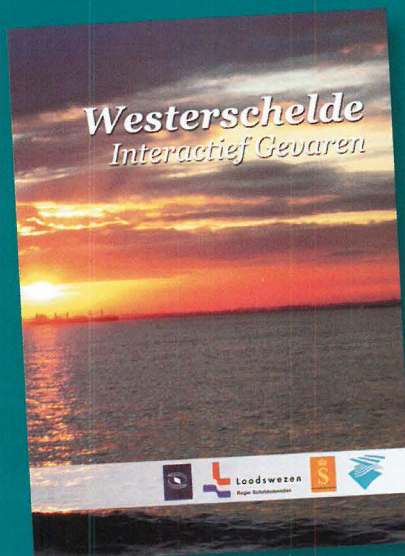
Nieuwe functies voor WESP

Na een jaar proefdraaien is de Westerscheldeplanner (WESP) operationeel gegaan. WESP is een elektronisch systeem voor de planning van grote schepen op de Westerschelde. Het gaat daarbij vooral om geul- en getijgebonden scheepvaart. De hoofdverkeersleiders zien met de planner waar problemen gaan ontstaan en kunnen zo tijdig maatregelen nemen. Tijdens het proefdraaien bleek dat enkele extra functies nodig waren. Deze zijn inmiddels ingebracht in het systeem. De hoofdverkeersleiders en nautische dienstchefs zijn enthousiast over het gebruik van WESP. Zo zijn bijvoorbeeld de tijpoorten enigszins verruimd. In de praktijk blijken de tijpoorten voor de marginale scheepvaart tot 30 minuten verschoven te zijn ten opzichte van de oude methodiek. Op dit moment wordt gewerkt aan een nieuwe versie van WESP, waarin ook rekening gehouden wordt met de overige scheepvaart. De loodsen, havens en vertegenwoordigers van RWS en MD&K werken hiervoor nauw samen. De vernieuwde versie wordt in maart 2007 verwacht.

Nieuw op DVD

Westerschelde, interactief gevaren

Op initiatief van Koninklijke Schuttevaer is in samenwerking met Rijkswaterstaat Zeeland, Loodswezen Scheldemon, Loodswezen DAB en KLPD een dvd verschenen over de interactie tussen zeevaart en binnenvaart op de Westerschelde.



Alle partijen die met de Westerschelde te maken hebben, komen aan bod. Van een beleidsmaker van Rijkswaterstaat, een verkeersleider aan de wal, een groepschef van de waterpolitie tot en met - uiteraard - binnenschippers én Nederlandse en Vlaamse loodsen. De beelden spraken voor zich. Van een binnenvaartschip dat voor een sluiscomplex 'nog net' voor een groot containerschip 'schiet'. Van een binnenvaartschip dat zo diep is geladen, dat het water over het gangboord loopt. Doel van de film is het kweken van wederzijds begrip en zo een bijdrage leveren aan de veiligheid op de rivier. De dvd kan besteld worden bij het secretariaat van het hoofdbestuur van Koninklijke Schuttevaer, +31 (0)10 4129136 of info@kvschuttevaer.nl.

De kosten bedragen € 10,- plus verzendkosten.

Koos de Groot, Nederlands Schelddirecteur

'Je hebt elkaar gewoon nodig', typeert Koos de Groot, Nederlands voorzitter van de Schelde Directeuren Vergadering dit orgaan. 'De SDV bestaat uit een boeiende mengeling van nautisch deskundigen en meer beleidsmatig betrokkenen. Dat werkt uitstekend! Ik voel me er erg op mijn plek en heb echt het gevoel iets bij te dragen aan het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer (GNB) van de Westerschelde.' We maken kennis met deze 'sinds een kleine twee jaar' voorzitter.



5

Koos de Groot houdt zich bij Rijkswaterstaat bezig met de natte kant, zoals ze dat daar noemen. Hij is manager bij de Directie Water en Scheepvaart en in die hoedanigheid tevens Schelddirecteur. Hoe kijkt hij aan tegen het GNB? Met welke thema's houdt de SDV zich bezig?

Veiligheidsplan

'De afgelopen jaren is de agenda beheerst door de voorbereiding van het GNB-verdrag en de uitwerking van de operationele invulling daarvan. Nu het verdrag getekend is, beginnen we met de vormgeving van het nautisch beheer', begint Koos zijn verhaal. 'Daarin komen uiteenlopende onderwerpen aan de orde. Het veiligheidsplan bijvoorbeeld, waarbij we de omgeving actief willen betrekken. We blijven leren van incidenten en bijna-incidenten. We willen natuurlijk de risico's in de toekomst nog verder beperken. En ons best doen om de afhandeling van incidenten beter te laten verlopen. Bijvoorbeeld door informatie-uitwisseling van ladinggegevens te verbeteren en door bij incidenten de omgeving sneller te informeren. Of, heel praktisch, vluchthavens te bepalen.'

Juiste balans

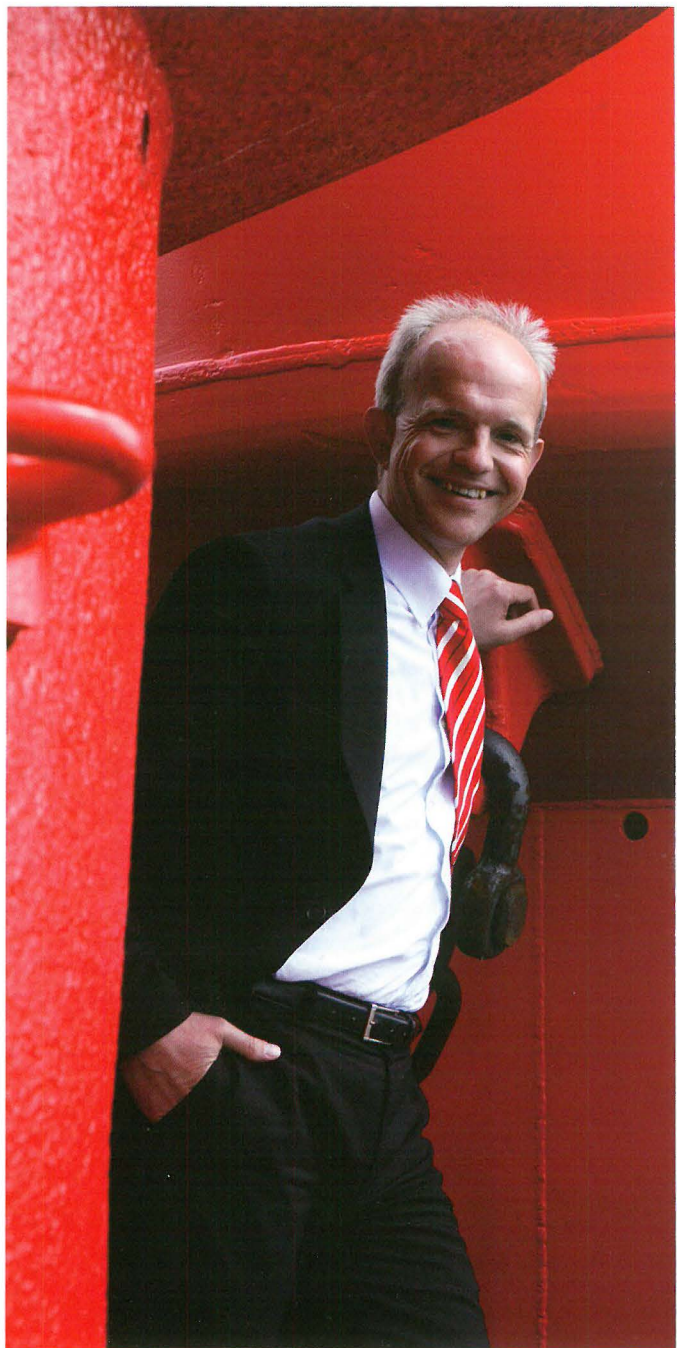
'Veiligheid kan altijd beter. Aan de andere kant moet je wel reëel blijven in je verwachtingen. Een compleet veilige rivier kan niet', stelt Koos. 'Veiligheid en vlotheid gaan vaak heel goed samen. In situaties waarin echt een keuze gemaakt moet worden, gaat veiligheid voor. Maar we moeten blijven zoeken naar de juiste balans en geen nodeloze beperkingen opleggen. Met de uitwerking van de ketenbenadering zoeken we – samen met betrokken partijen zoals de havens en de loodsen – actief naar verbeteringen op het gebied van vlotheid. We hameren er op dat we niet alleen moeten werken aan de veiligheid, maar er ook over moeten communiceren. Dat geldt ten eerste voor alles wat we doen om incidenten te voorkomen. Maar ook als er incidenten zijn, moeten we niet aarzelen om de omgeving te informeren. Alleen op die manier kweek je het broodnodige vertrouwen.'

Toekomst Schelderadarketen

'Een ander belangrijk punt waar we ons mee bezig houden is de toekomst van de Schelderadarketen. Hoe blijft de kwaliteit up to date en welke verbeterstappen kunnen we maken? Daar gaan we onderzoeken

naar doen', vervolgt Koos. 'We volgen de ontwikkelingen in de rest van de wereld en nemen maatregelen die in die toekomstvisie passen. Zo gaan we naar verwachting de radardekking in het noordwestelijk deel van de Westerschelde uitbreiden door de radarpost Schouwenbank te bouwen. Een goede radardekking blijft nodig, ook al beschikken we over een systeem als AIS.'

Koos de Groot,
Schelddirecteur.



De Schelde Directeuren Vergadering (SDV) is het voorportaal van de Permanente Commissie voor toezicht op de Scheldevaart (PC). De SDV bereidt de beslissingen van de PC voor en zorgt ervoor dat studies en projecten waar de PC opdracht voor geeft, worden uitgevoerd. De SDV kan ook beleidsbeslissingen nemen over operationele zaken die zich voordoen bij de uitoefening van het GNB.

De vier Schelddirecteuren zijn:

- Nederlands voorzitter: S.J. de Groot, Rijkswaterstaat Zeeland
- Vlaams voorzitter: wvd. I. Hoet, Afdeling Haven- en Waterbeleid
- E. Adan, assistent districtshoofd Waterdistrict Westerschelde
- M. Mesuere, hoofd van de cel Nautisch Beheer, Scheepvaartbegeleiding

Daarnaast bestaat de SDV uit:

- P.J. van Tilburg, functioneel beheerder VTS Schelde-monden
- K. De Maere, hoofd van de cel VTS, Scheepvaartbegeleiding
- A. de Jong, Nederlands secretaris van de PC
- R. Slabbinck, Vlaams secretaris van de PC
- M. Evers, Nederlands secretaris SDV
- N. Vlaeminck, Vlaams secretaris SDV

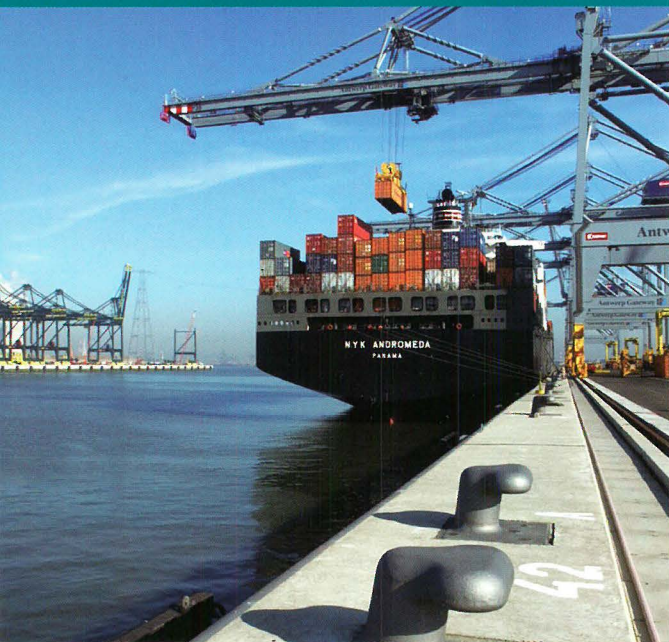
Ketenbenadering van levensbelang

Haven van Antwerpen juicht nauwe samenwerking toe

De haven van Antwerpen is een belangrijke partner in het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Schelde. De rivier is voor de haven van levensbelang. Hoe kijkt de haven aan tegen de begrippen vlot en veilig? En wat is de economische betekenis van het verdrag? We gingen te rade bij Eddy Bruyninckx, Chief Executive Officer van de haven van Antwerpen.



De Antwerpse haven is de 4de haven van de wereld en biedt werk aan vele tienduizenden mensen. Met een overslag van 160 miljoen ton draagt de haven sterk bij aan de economische ontwikkeling van Vlaanderen. De havenactiviteit strekt zich uit over een groot gebied, maar blijft onbreukbaar met de stad zelf verbonden. De meeste havendokken hebben hun eigen specialiteit, zoals graan, fruit of staal. Het oudste dok, het Bonapartedok, op initiatief van Napoleon in 1810 gegraven, is tegenwoordig vooral museumdok. Daar ligt ook het laatste lichtschip, de Westhinder.



Vlot en veilig is inderdaad waar het op aan komt', beaamt Eddy Bruyninckx.

'Sommigen stellen het wel erg eenvoudig voor: de haven is voor vlotheid, de autoriteiten zijn voor veiligheid. Dat wil ik echt ontkrachten. Vlot én veilig is ieders zaak!' Eddy schetst het beeld van de hypercompetieve omgeving waarin de havens van Noord-Europa moeten overleven. 'Het imago is voor de klantenbinding van doorslaggevend belang. Krijgt zo'n imago een deuk, door bijvoorbeeld regelmatige arbeidsonrust of onveiligheid in de aanloop naar de haven, dan duurt het jaren om het beeld in positieve zin om te buigen. De haven heeft dus alle belang bij een veilige route!'

Kenschets

'De haven van Antwerpen is een zeer vrachtvriendelijke haven. Op de een of andere manier trekt ze als een magneet lading aan', antwoordt Eddy op de vraag wat de haven van Antwerpen kenschetst. 'Bovendien is de productiviteit hoog. Alle goederen zijn welkom, er is geen sprake van specialisatie. We zitten ook dicht bij het achterland. Het natransport is prima geregeld.'

Structureel overleg

Eddy is verheugd dat het gezamenlijk beheer van de Schelde nu officieel in een verdrag vastgelegd is. 'We waren als externe partij altijd al zeer onrechtstreeks betrokken bij het beheer. Mochten we vroeger min of meer informeel onze gedachten laten gaan over onderwerpen die in de Permanente Commissie aan de orde kwamen, nu is er periodiek officieel structureel overleg met alle betrokkenen. Nederlanders en Vlamingen. Dat werkt heel goed voor wederzijds begrip.'

Verdieping

'Nu het verdrag getekend is, kunnen we beginnen met de invulling. Eén van de dingen die speelt, is natuurlijk de verdieping', zegt Eddy. 'Velen denken dat het voor de haven van Antwerpen



Eddy Bruyninckx: 'Vlot en veilig is ieders zaak!'

niet diep genoeg kan zijn. Maar wij zijn voorlopig tevreden met de diepgang van 13,10 meter. Diepgang is namelijk niet de enige weg naar vlotheid. Andere maatregelen zijn ook belangrijk. We willen ook niet verdiepen om meer verkeer onze kant op te trekken, maar vooral om het verkeer beter te spreiden. Dat komt tenslotte ook de veiligheid ten goede.'

Vlotheid gegarandeerd

'Voor de haven is de ketenbenadering van groot belang', stelt Eddy. 'De zee-loods wordt precies op tijd afgelost door de rivierloods, de sleepboten liggen klaar, de sluis is open, de havenwerkers staan klaar om te lossen. Dat is vlotheid. Het werkt steeds beter, ook al omdat alle betrokkenen het belang van een goede samenwerking inzien.'

Verrassing

'We zien de verdieping vooral als een defensief middel. Als haven zijn we afhankelijk van de rivier. Willen we deze economische motor op toeren laten blijven draaien, dan moeten we iets doen. Groei is daarbij niet het uitgangspunt', vertelt Eddy. 'Een nieuwe uitdaging vormen de breedtes en lengtes van de schepen. Hoe komen die grote schepen veilig door de bocht van Bath? Het schijnt dat door natuurlijke processen die scherpe bocht al afgevlakt kan worden, zonder mechanisch ingrijpen dus. De Schelde verrast ons altijd weer.'

Meer dan verruimen alleen

De eerste formele stap in de procedure voor de verruiming van de vaargeul in de Westerschelde is gezet. In een document – in Nederland Startnotitie en in Vlaanderen Kennisgeving geheten, is het wat, waarom en hoe van de verruiming neergeschreven. Na de inspraak in beide landen gaat een uitgebreid onderzoek van start. De hele procedure zou eind 2007 afgerond moeten zijn. Meteen daarna begint het baggeren. Projectleiders Harm Verbeek en Dirk De Brauer lichten de plannen toe.

'Resultaat van de verruiming zal zijn dat schepen met een diepgang van 13,10 meter onafhankelijk van het tij kunnen doorvaren naar de haven van Antwerpen', geeft Harm aan. 'Voor schepen met een diepgang tot vijftien meter betekent de verruiming een groter getijvenster. Winst voor de haven.' Verruimen draagt dus bij aan de vlotheid. Maar hoe zit het met de veiligheid? 'We verwachten steeds grotere schepen, maar tegelijkertijd daardoor ook minder schepen. Minder scheepsbewegingen dragen bij aan de veiligheid', aldus Harm. 'De schaalvergroting van de schepen daarentegen kan weer veiligheidsrisico's met zich brengen.'

Beschermd gebied

In het hele project draait het nadrukkelijk niet alleen om de vlotheid van de scheepvaart. De natuur en de veiligheid nemen een grote plaats in. Harn: 'Vlaanderen en Nederland liggen wat dat betreft op één lijn. Het Schelde-estuarium is een beschermd natuurgebied. Dat vraagt de nodige zorgvuldigheid.' Verruimen betekent uitbaggeren en elders terugstorten van de baggerspecie. 'We onderzoeken vier stortvarianten op hun effecten. Het systeem van diepe en ondiepe geulen, platen, slikken en schorren moet immers bewaard blijven.'

Werktuigen

Hoe zien de projectleiders de uitvoering voor zich? 'Het meeste baggerwerk zal met een sleeophopperzuiger kunnen gebeuren', licht Dirk toe. 'Maar we stui-



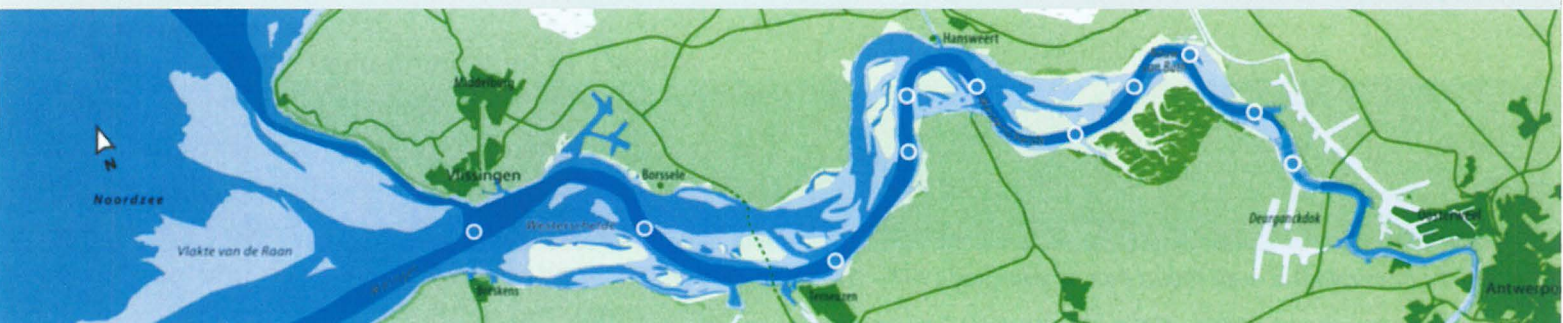
ten ook op harde lagen, bijvoorbeeld bij de bocht van Bath. Daar moeten er dus andere werktuigen aan te pas komen. We zullen ook nog wel wrakken tegenkomen, die geruimd moeten worden.' En dan liggen er de nodige kabels en leidingen. 'We gaan daar natuurlijk voorzichtig mee om. Op sommige stukken zullen nieuwe kabels worden aangelegd.'

Procedure

Maar zover is het nog niet. De inspraak op de Startnotitie/Kennisgeving is

juist afgerond. 'De procedures verlopen in beide landen net even anders. Het onderzoek naar de verschillende alternatieven zal hopelijk eind dit jaar afgerond zijn. 2007 kunnen we gebruiken voor keuzes en besluitvorming. Eind 2007, begin 2008 begint dan het baggerwerk. De uitvoering duurt ongeveer twee jaar.'

Locaties van de ondiepe gedeelten in de vaargeul van de Westerschelde.



Verkeerscentrale Terneuzen

Spin in het web op druk knooppunt

Sinds de Schelderadarketen in gebruik werd genomen, is het aantal ongevallen op de Westerschelde gedaald. De radarketen is een uitstekend instrument voor de scheepvaartbegeleiding gebleken. Het hart van de keten wordt gevormd door de verkeerscentrales. In deze editie van Nautisch Nieuws Regio Schelde maken we kennis met de Verkeerscentrale in Terneuzen. Zes man/vrouw leiden vanuit een prachtig punt bij het sluisencomplex de scheepvaart in goede banen.



Zicht van binnenuit
en buitenaf de
Verkeerscentrale
Terneuzen.



Deze zes maken deel uit van een ploeg van honderd personen, die met z'n allen de verkeerscentrale zeven dag per week, 24 uur per dag draaiende houden. 'Sinds kort werken de sluismeesters ook op de verkeerscentrale', vertelt Theo Blommaert, teamleider Bediening en Begeleiding bij Waterdistrict Westerschelde. 'Eind 2009, na de verbouwing van de verkeerscentrale, komen ook de brugwachters erbij.'

Interactie

'We hebben hier te maken met verschillende soorten scheepvaart. Veel binnenvaart, maar ook veel zeevaart. Van

en naar de Braakmanhaven of de haven van Antwerpen, via de sluisen naar Gent. Dat moet allemaal begeleid worden', licht Theo de taak van de verkeerscentrale toe. 'Daarnaast voeren we op de centrale van oudsher havenschaps-taken uit. Zo geven we ligplaatsen uit.' Wat is het meest kenmerkend van de centrale in Terneuzen? 'De interactie tussen binnen- en zeevaart. Het is een druk punt hier. De grotere schepen veroorzaken soms grote hekgolven, wat overlast kan veroorzaken voor de binnenvaart. De verkeersleiders letten hierop en waarschuwen de schepen wanneer dit nodig is.

De verkeerscentrale in Terneuzen is verantwoordelijk voor de afhandeling van het scheepvaartverkeer op de Westerschelde van boei 8 en de PvT/SP boei en boei 32 en 35 aan de westzijde. Ook het Kanaal van Gent naar Terneuzen behoort tot het werkingsgebied van de verkeerscentrale. De Havendienst, actief op de verkeerscentrale, regelt naast het scheepvaartverkeer op het Kanaal ook de draaibruggen in Sluiskil en Sas van Gent en de ligplaatsen in de havens.

Wachten voor de sluis

'Wat is uw huidige diepgang?', vraagt Katty Delnaet, sluismeester, aan een zich meldend binnenvaartschip. 'Hoeveel personen zijn er aan boord?'. Katty voert alle gegevens in het systeem in en geeft het schip een toerbeurtnummer voor de sluis. 'U kunt naar de Oostsluis. Hij is open aan de binnenzijde.' Katty heeft dertien jaar op een binnenvaartschip gevaren en kent het leven aan boord dus uit de praktijk. 'Die ervaring komt me nog elke dag van pas. Ik kan meedenken.' Even later plaatst Katty het schip toch in de middensluis. 'Hij kan er nog net bij als de punt een beetje schuin gaat. Dat scheelt de schipper zeker een uur wachten.'

Havendienst

Een stukje verderop hebben Jan van Fraayenhoven en Henk Koekoek van de Havendienst contact met verschillende zeeschepen die op het kanaal van Gent naar Terneuzen varen. Het is rustig, op het planbord bij Jan prijken slechts drie

kaartjes. 'Ja, dat gaat nog met de hand. Ieder schip krijgt een kaartje en een plek op het bord. In één oogopslag is de stand van zaken duidelijk.' Die middag is de Westsluis gestremd. Jan meldt dit aan de in het vaargebied aanwezige schepen. 'We zenden ieder uur een berichtje uit. Eventuele bijzonderheden, de actuele windsnelheid en het zicht.' Intussen heeft Henk via de telefoon contact met de brug bij Sluiskil. De brug gaat open voor het scheepvaartverkeer. Henk geeft dit door aan de aanwezige schepen in het gebied. 'We leveren hen de informatie. Ze beslissen zelf of ze nu gebruik willen maken van de doorvaart. Dat horen we dan vanzelf.'

Zelf beslissingen nemen

Ook Elise de Boer, verkeersleider, benadrukt dat zij de schepen van informatie voorziet op basis waarvan de schipper zelf beslissingen neemt. 'We geven slechts in uitzonderingsgevallen echt verkeersaanwijzingen. Voor de rest komt het er op aan goede informatie te geven en erop toe te zien dat schepen onderling afspraken maken.' Elise wijst een schip op haar scherm aan. 'Dit schip heeft geen loods aan boord en is Engels-sprekend. Alle schepen zijn verplicht het kanaal te beluisteren, maar omdat daarop Nederlandse wordt gesproken ga ik ervan uit dat hij ons niet verstaat. Ik houd hem daarom wat extra in de gaten.' Elise heeft vanaf haar werkplek een prachtig uitzicht op de rivier. Hoe belangrijk is het directe zicht op de schepen? 'Heel belangrijk, je hebt hier een goed overzicht. Zeker in hectische situaties kun je daardoor beter anticiperen.' Na drie uur Havendienst komt Henk



Verkeerscentrale
Terneuzen.

Koekoek Elise aflossen. Ze wisselen van plek. Elise: 'Je concentratie neemt na verloop van tijd af. Ik ga nu drie uur voor

de Havendienst werken en daarna nog wat administratief werk afhandelen. Zo houden we het leuk en veilig!' ■

Sluizencomplex

Het Sluizencomplex in Terneuzen bestaat uit:

- Westsluis: de grootste sluis van het complex, operationeel sinds 1968. Bestemd voor zeevaart, 12,50 meter diepgang. Heeft ook een belangrijke functie voor het spuiten van overtollig regenwater en het afvoeren van zout water.
- Middensluis: de oudste sluis, geopend in 1910, getij-afhankelijk, ongeveer twaalf uur per dag bruikbaar voor het scheepsverkeer.
- Oostsluis: sinds 1968 voornamelijk gebruikt voor binnen- en pleziervaart. Diepgang vier meter.

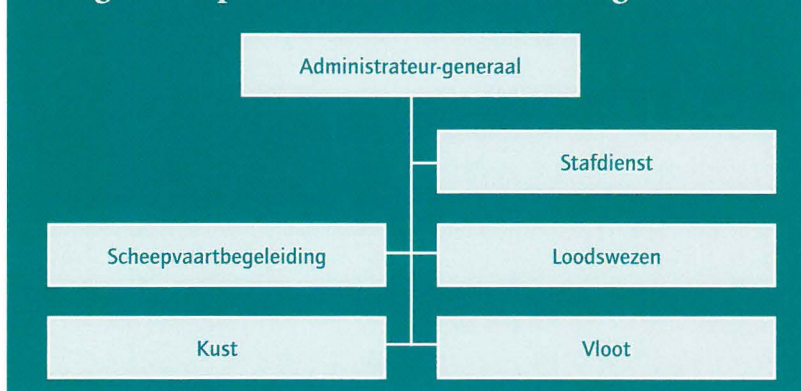
Nieuw: Maritieme Dienstverlening en Kust

De Administratie Waterwegen en Zeewegen (AWZ) binnen het Ministerie van de Vlaamse Gemeenschap is niet meer. Dit is het gevolg van grondige hervormingen binnen de hele Vlaamse overheid. Het Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust (MD&K), onder verantwoordelijkheid van de Vlaamse minister van Openbare Werken, zorgt vanaf nu voor een veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer. Zo is het agentschap belast met het loodsen van schepen, het begeleiden van de scheepvaart, de vaarwegmarkering en het verlenen van hulp bij noodgevallen. Daarnaast is het agentschap verantwoordelijk voor het beheer van de kustzone via het beschermen van de kust tegen stormvloed, het beheer van de infrastructuur

van de kustjachthavens, enz. Tenslotte staat het agentschap in voor hydrografische en hydrometeorologische dienstverlening langs de kust, op het Belgisch

Continentaal Plat en op alle maritieme toegangswegen. Het agentschap bestaat uit 1.195 medewerkers, verspreid over vijf afdelingen. ■

Agentschap Maritieme Dienstverlening en Kust



Radar en camera's

Nieuwe veiligheidsmaatregelen Kanaal Gent-Terneuzen

De eerste schepen voeren in 1827 door het Kanaal van Gent naar Terneuzen. Het kanaal is sindsdien verschillende keren verdiept en verbreedt tot zijn huidige breedte van 200 meter. Schepen tot 125.000 ton maken probleemloos gebruik van het 32 kilometer lange kanaal. Camera's bij de sluizen en de bruggen over het kanaal houden het scheepvaartverkeer in de gaten. Nieuwe maatregelen moeten de veiligheid nog verder bevorderen.

10



Het Kanaal
Gent-Terneuzen.

'De camera's die nu bij de sluizen en bruggen hangen, ondersteunen het werk van de sluismeester en brugwachter', legt Theo Blommaert, teamleider Bediening en Begeleiding van het Waterdistrict Westerschelde van Rijkswaterstaat, uit. 'Hij overziet met eigen ogen het terrein. Als straks alle sluizen en bruggen op afstand bediend worden, komen we die ogen eigenlijk te kort.' TNO ontwikkelde daarom samen met de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) een nieuw camerasysteem voor bij de sluizen. Verschillende digitale camera's maken van bovenaf opnamen in de sluis en "plakken" deze aan elkaar, waardoor een breed overzicht ontstaat. 'De huidige camera's kunnen wel door de sluis heen bewegen, maar je ziet dan steeds maar een klein stukje', geeft Theo aan. 'Dit nieuwe systeem zou een hele verbetering zijn. Bij de bruggen blijven we

werken met gewone camera's, maar wel camera's die aan hoge eisen voldoen.'

Radarisatie

Het gaan bedienen van de sluizen en bruggen op afstand heeft ook gevolgen voor de radarisatie van het kanaal. Theo: 'De rader in Terneuzen en Sluiskil en die bij de sluizen moet worden vervangen. Toen hebben we ons afgevraagd of het niet een mooi moment was om het hele kanaal, het Nederlandse deel althans, van radar te voorzien.' Inmiddels is onderzocht op welke punten de radar het beste geplaatst kan worden. 'Straks kan dus alle scheepvaart, ook de binnenvaart, gevolgd worden, net als op de rivier', zegt Theo. 'Dat komt de veiligheid op het kanaal ongetwijfeld ten goede.'

Tor Flandria

Nu we Theo Blommaert toch spreken, wil-

len we graag weten hoe het staat met de reparatie en vervanging van de Noordbrug van de sluizen in Terneuzen. Eind februari botste het roro schip Tor Flandria tegen de brug aan, waardoor deze ontwricht raakte. Sindsdien staat de brug open. Zowel voor het wegverkeer als het scheepvaartverkeer leidt dit tot vertraging. 'Normaal vaart het schip bijvoorbeeld de sluis uit richting Gent, waarna de brug open blijft staan voor een schip wat de sluis in wil varen. Het autoverkeer rijdt dan verder over de nu beschadigde Noordbrug. Nu moet de Zuidbrug na het uitvarende schip naar beneden om het autoverkeer te laten passeren, daarna gaat de Zuidbrug pas open voor de afvarende zeevaart. Het duurt dus langer voor scheepvaart en autoverkeer.' Op moment van verschijnen van dit blad is de noodreparatie aan de brug waarschijnlijk vrijwel klaar. 'Daarmee zijn de problemen voorlopig opgelost.'

*Herstelling van de Noordbrug
duurt nog tot juli.*



Aanpassing vaarwegmarkering van belang voor veiligheid

De hoofdvaargeul van de Westerschelde zoekt zijn eigen weg tussen de platen. De Westerschelde is tenslotte een "levende" rivier. Om de veiligheid van het scheepvaartverkeer te bevorderen, brengt de Meetadviesdienst regelmatig de rivierbodem in kaart. Eventuele verschuivingen van de vaargeul worden zo ontdekt: de betoning die de vaargeul markeert wordt er op aangepast. Voor Jacobine Abels, specialist vaarwegmarkering en hydrografie van Rijkswaterstaat Zeeland, is de vaarwegmarkering dagelijkse kost.



In de Westerschelde geven gekleurde tonnen de gewenste vaarroute aan. Inkomende vaart (van zee naar Antwerpen) houdt de groene tonnen aan stuurboord en de rode aan bakboord', begint Jacobine haar uitleg. 'De zwart/gele tonnen zijn een zogenaamde cardinale markering: zij geven een scheiding van vaargeulen aan, bijvoorbeeld de scheiding Pas van Terneuzen/Everingen. Maar ze kunnen ook waarschuwen voor obstakels, bijvoorbeeld voor een wrak. Eigenlijk zijn de tonnen de ANWB borden van het water.'

Zig-Zag

'De Meetadviesdienst brengt één keer per jaar de rivierbodem in kaart door middel van multibeamlading. De vaargeul wordt weergegeven op een lodingskaart. Ik kan dan precies zien waar er verschuivingen zijn', zegt Jacobine. 'De verschuivingen kunnen variëren van tien tot honderd meter. We houden de hoofdmarkering van de vaargeul op de 10-meter diepte lijn. Daar zoeken we dus naar en we zorgen er dan voor dat de rest van markering van de vaargeul in lijn blijft. Het moet tenslotte geen zig-zag weggetje worden. Sommige stukken van de vaargeul verschuiven vaker dan andere. Het stuk bij

Zuid-Everingen en het Middelgat bijvoorbeeld is constant in beweging. Er zijn dan ook delen van de vaargeul die vaker dan één keer per jaar gepeild worden.'

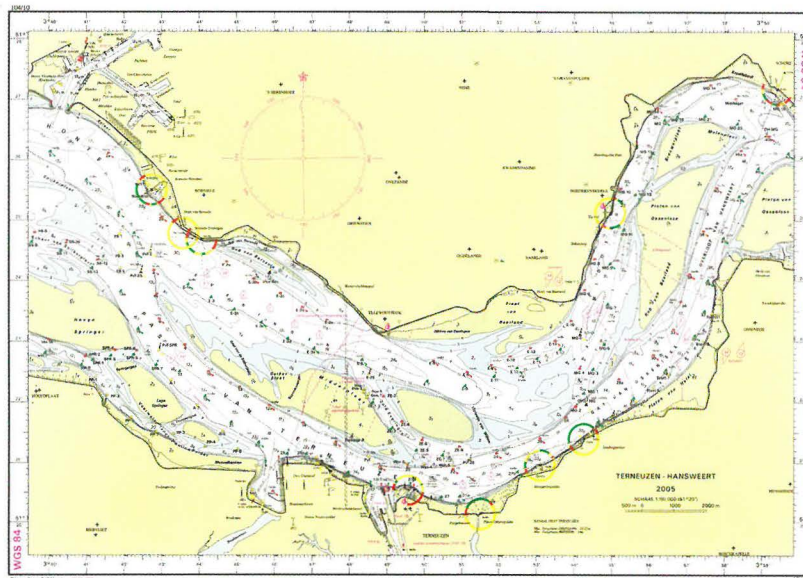
Samenspraak

'We constateren natuurlijk ook wel eens veranderingen in het tracé van de vaargeul', zegt Jacobine. 'We nemen dan altijd contact op met Vlaanderen om het te melden, omdat dit voor diep stekende schepen een probleem kan vor-

men.' Aan de hand van de lodingskaart bekijkt Jacobine welke boeien verlegd moeten worden. Jacobine: 'Ik zet de coördinaten op papier en leg het geheel voor aan de hoofdverkeersleiders en de beide loodswezens (Regionale Loodsencoöperatie Scheldemonden en het Vlaamse Loodswezen). Daarna krijgt Rijkswaterstaat Noordzee de opdracht de boeien te verleggen. Het komt ook voor dat we eerst nog met andere partijen overleggen. Zo wilden we bijvoorbeeld de boeien bij de Drempel van Borssele verleggen. Dit "fietspad" wordt vooral door de kleine vaart gebruikt. We betrekken dan Koninklijke Schippersvereniging Schuttevaer erbij.'

Bekendmaking

Een boei ligt aan een ketting, die vast zit aan een blok beton. Deze wordt aan boord gehesen en op de nieuwe plek weer te water gelaten. Jacobine: 'De verlegging van een boei wordt gekend gemaakt via een BASS (bericht aan de scheepvaart Scheldemond). Iedereen die het weten moet, wordt schriftelijk geïnformeerd. Bovendien kan het worden meegenomen in het Scheldescheepvaartbericht. Zo kan iedereen op de hoogte zijn van de actuele betoningssituatie.'



Voorbeeld van een markeringskaart. De vaargeul loopt tussen de rode en de groene boeien. De zwart/gele zijn een cardinale markering. De volledig gele boeien geven een bepaald gebied of een bepaalde zaak aan. Iedere markering heeft een uniek nummer, waarmee hij op gewone kaarten, maar ook op de elektronische kaart te herkennen is.

Programma Nautische Veiligheid

In 2002 is als belangrijk onderdeel van het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer het programma Nautische Veiligheid gestart. Doel van dit programma is het verminderen van (transport)risico's door het toepassen van nautische bronmaatregelen. In totaal lopen er tien projecten. Welke waren dat ook al weer? Wij bieden u een overzicht.

Kleine vaartuigen op de (Wester)Schelde

Onderzoek naar de veiligheid van kleine vaartuigen om te komen tot aanbevelingen om veiligheid te verbeteren.

Westerscheldeplanner

Elektronisch systeem voor het opstellen van nauwkeurige vaarplannen om tijdig maatregelen te kunnen nemen.

Deelprojecten WESP (informatie over bodem, golven en de vrije ruimte tussen schepen)

Monitoring van de geulbodem om verondiepingen in kaart te brengen; verwachtingen van golfparameters op meer locaties uitvoeren; squat-metingen uitvoeren; vrije ruimten tussen schepen onderzoeken door middel van interviews.

Monitoring Nautische Veiligheid Westerschelde

Analyses op basis van informatie uit de Schelderadarketen om kans op aanvaringen en factoren die de kans beïnvloeden vast te stellen.

Opleiding en training VTS-personeel

Integratie van bestaande opleidingen en trainingen voor Vessel Traffic Services-personeel.

Automatic Identification System

Automatisch identificeren van schepen; koppeling van GPS aan uniek identiteitsnummer.

Schelde Electronic Chart System

Elektronische kaart voor de zeevaart op de Schelde ter vervanging van papieren zee-kaarten. Positie van het schip is zichtbaar op de kaart.

Onderzoek recreatievaart

Onderzoek naar effecten van uitbreiding van locaties voor jachthavens (toetsingskader).

Schelde Navigator Marginale Schepen

Nauwkeurige positiebepaling van een schip met behulp van GPS.

Vessel Traffic Management Information Service

Uitbreiding van uitwisseling van gegevens van schepen met meer partijen.

Colofon

Uitgave

Agentschap voor
Maritieme Dienstverlening en Kust
Rijkswaterstaat Zeeland

Oplage

3500 exemplaren

Redactie

Eva Descamps
Arlette Lambrechts
Ben Sinke
Nicolaas Vlaeminck
Lievens Communicatie

Realisatie en eindredactie

Ben Sinke (Rijkswaterstaat Zeeland)
0031 (0)118 62 24 83
Nicolaas Vlaeminck (Agentschap voor
Maritieme Dienstverlening en Kust)
0032 (0)25 53 77 44

Fotografie

Lex de Meester
Ente Breed
Input/Output Fotografie
Rijkswaterstaat Zeeland

Met medewerking van

Lievens Communicatie, IJzendijke
Pitman Grafisch Bedrijf B.V., Goes

Voor extra exemplaren of een abonnement neemt u contact op met Lievens Communicatie 0031 (0)117 30 11 00 of info@lievenscommunicatie.nl.

Overname artikelen na toestemming eindredactie.



Schelde InformatieCentrum verhuisd

Sinds eind januari 2006 is het Schelde InformatieCentrum ondergebracht in het gebouw van Rijkswaterstaat in Middelburg, Poeledaalesingel 18. Ook het telefoonnummer van het SIC is daarmee veranderd: +31 (0)118-622888. Het Schelde InformatieCentrum geeft informatie

over het Schelde-estuarium: over de Westerschelde in Nederland, en over de Zeeschelde in Vlaanderen. Belangstellenden kunnen bij het InformatieCentrum terecht voor informatie over alles wat met de Schelde te maken heeft. Meer informatie is te vinden op www.scheldenet.nl.

GNB-infodag

Op 5 oktober 2006 wordt, naar goede gewoonte, de GNB-infodag georganiseerd. Tijdens deze voorlichtings- en discussienamiddag gaan we wat dieper in op de concrete uitvoering van het GNB-verdrag of: hoe iedereen kan bijdragen tot een veilig en vlot scheepvaartverkeer in het Scheldegebied.