

# Nautisch Nieuws *Scheldegebied*

Uitgave: Maritieme Dienstverlening & Kust - Rijkswaterstaat Zeeland | n° 20 | juli 2012



## Sluizencomplex Terneuzen wint aan capaciteit

# Akkoord over grote diepe zeesluis

Nederland en Vlaanderen sloten in maart 2012 een akkoord over een nieuwe grote diepe zeesluis bij Terneuzen. De nieuwe sluis moet de toegang tot de haven van Gent verbeteren en zorgen voor een vlotte doortocht van binnenvaartschepen tussen Nederland, België en Frankrijk. Met het sluiten van het akkoord wordt een periode van voorbereiding en onderhandeling afgesloten en kan de planuitwerking beginnen. Rob Jongkind, werkzaam bij Rijkswaterstaat en de Vlaams-Nederlandse Scheldec commissie, nam namens Nederland deel aan de onderhandelingscommissie. Hij blikt terug én vooruit naar de verwachte opening van de zeesluis in 2021.

‘Goede toegang voor de zeescheepvaart en de binnenvaart, daar draait het allemaal om’, begint Rob zijn verhaal. ‘De wachttijden voor de sluis vormen een steeds groter probleem voor de binnenvaart. En de haven van Gent wil goed bereikbaar zijn en blijven voor de steeds groter wordende zeescheepvaart. Daarom zijn we in 2005 een verkenning gestart. Hoe groot zijn de problemen en wat zijn mogelijke oplossingen?’ Uiteindelijk is gekozen voor een grote nieuwe zeesluis. Breed, lang en diep genoeg om voorbereid te zijn op de toekomst. ‘We bouwen voor 100 jaar, hij moet dus wel een poosje meekunnen’, aldus Rob.

### • Financiering

Nederland en Vlaanderen hebben ieder hun eigen belang bij een nieuwe zeesluis. Het grote belang van Vlaanderen, de toegang tot de haven van Gent, wordt weerspiegeld in zijn financiële bijdrage. Nederland draagt in totaal,



Huidig sluizencomplex in Terneuzen

inclusief de bijdrage van de Zeeuwse regio, 142 miljoen euro bij. Vlaanderen betaalt de rest van de naar verwachting ruim 1.000 miljoen euro, inclusief de kosten voor 30 jaar onderhoud. Voor Nederland schuilt het belang bij een nieuwe sluis vooral in het vergroten van de capaciteit voor de binnenvaart. Ook is de verwachting dat de zeesluis een impuls geeft aan de regionale economie, met name van de Kanaalzone.

### • Volgende fase

‘Nu er een akkoord is, kunnen we starten met de planuitwerkingsfase. De komende periode zal een Nederlands-Vlaams projectteam worden samengesteld dat nu voortvarend aan de slag kan gaan’, zegt Rob. ‘We werken de plannen voor de zeesluis verder uit: waar komt hij precies te liggen, hoe moet hij er uit zien? We doorlopen daarnaast de vereiste ruimtelijke procedure om de sluis ook te kunnen bouwen. Ook nemen we beslissingen over de contractvorm en bereiden we de aanbesteding voor. Ik schat dat de planuitwerkingsfase

zo’n drie jaar in beslag neemt. In 2015 kunnen we echt gaan beginnen met de aanbesteding. In 2020, 2021 passeren dan de eerste zeeschepen de sluis.’

### • Sluizen open

Tijdens de bouw van de nieuwe sluis moeten schepen gebruik kunnen blijven maken van het sluizencomplex. ‘De winkel moet blijven draaien’, benadrukt Rob. ‘Daarom kijken we nu zorgvuldig naar de staat van onderhoud van de sluizen en trekken we indien nodig onderhoudswerkzaamheden naar voren. Het minimaliseren van de hinder zal een belangrijk element zijn in de aanbesteding. Maar tijdelijk is er minder capaciteit, dat is niet te voorkomen. We krijgen er iets moois voor terug!’



De minister Crevits en Schulz van Haegen tekenden op 19 maart 2012 het akkoord over de nieuwe zeesluis

## In deze nieuwsbrief

- Akkoord over zeesluis 2
- Toelatingsbeleid ULCC's 4
- Schelderadarketen 6
- Optimale scheepsplanning 7
- Scheepvaartverkeer in Zeeland 8
- Bediening op afstand 10
- Zeeuwse Inland Ecdis 11
- Gent-Terneuzen informatietool 12

Foto voorpagina:  
DFDS-schip Tor Freesia loopt de haven van Gent binnen  
(foto Tom D'haenens)

## Sluizencomplex Terneuzen

In 2011 maakten 70.000 schepen gebruik van de sluizen bij Terneuzen. Het sluizencomplex omvat drie sluizen. De kleinste, de Middensluis met een lengte van 140 meter en een breedte van 18 meter, is ruim honderd jaar geleden gebouwd. In 1968 volgden de Oostsluis, voor de binnenvaart, en de Westsluis, met een lengte van 290 meter en een breedte van 40 meter. De huidige Middensluis maakt plaats voor de nieuwe zeesluis, die met een breedte van 55 meter, een diepte van 16 meter en een lengte van 427 meter voor een forse capaciteitsuitbreiding zorgt.

# Toelatingsbeleid voor ULCC's op de Westerschelde

In januari en februari 2012 hebben vier ULCC's (Ultra Large Container Carrier) van de E-klasse van Maersk, met een capaciteit van 15.550 TEU, op proefbasis de haven van Antwerpen aangelopen. Met een lengte van 398 meter en een breedte van 56 meter zijn dit momenteel de grootste containerschepen ter wereld. De Permanente Commissie van Toezicht op de Scheldevaart (PC) gaf in december 2011 toestemming voor het uitvoeren van deze proefvaarten.

Na een grondige technisch-nautische evaluatie en analyse van deze proefvaarten besliste onlangs de PC dat aan de vaart van deze ULCC's dezelfde voorwaarden verbonden kunnen worden als aan andere containerschepen van meer dan 360 meter lengte. Tijd dus om een afspraak te maken met de Gemeenschappelijke Nautische Autoriteit (GNA) en na te vragen hoe een dergelijke evaluatie gebeurt en welk traject hiervoor werd afgelegd. Op het Schelde Coördinatiecentrum in Vlissingen worden we opgewacht door Eric Adan, Nederlands diensthoofd van de GNA, en Martin Mesuere, Vlaams diensthoofd. Beiden zijn ervaren zeeleden die met kennis van zaken spreken.

## • Het voorbereidingstraject

Eric Adan: 'Dit resultaat hoeft ons niet te verbazen. Het werd jaren voorbereid en is het gevolg van het consequent uitbouwen van de ketenwerking. De schaalvergroting in de scheepvaart is niet van gisteren. Bijna tien jaar geleden zetten we de eerste stap met de S-klasse van Maersk (capaciteit 6.600 TEU). Deze schepen met een lengte van 347 meter en een breedte van 42,8 meter verzetten toen al de bakens op de Westerschelde. Sindsdien zijn meer dan 300 schepen van rederij MSC met een lengte van meer dan 360 meter de Schelde op- en afgevaren. Het is routine geworden, maar onze waakzaamheid verslapt nooit. We kunnen dan ook steunen op een uitzonderlijk hoog kwaliteitsniveau waar onze organisatie borg voor staat.'

Martin Mesuere: 'Al in 2005 hebben we een uitgebreide studie opgezet, samen met de beide loodsdiensten en het Kenniscentrum van het Waterbouwkundig Laboratorium (WBL) onder leiding van prof. M. Vantorre van de Universiteit van Gent en ir. K. Eloot van het WBL. Er werd baanbrekend werk verricht om de mogelijkheid van de nieuwe generatie containerschepen op de Westerschelde te onderzoeken. Toen we de signalen uit de markt opvingen en de studie startten, lag de grens nog op 8.400 TEU en een diepgang van 14,5 meter. Geduldig zijn duizenden proeven ondernomen in de sleeptank van het WBL en werden honderden simulatievaarten gemaakt. Maar voor de studie goed en wel af was, werden we door de feiten ingehaald en waren er al schepen van 9.500 TEU in de vaart. De studie werd dan ook verder opgeschaald. Er werd rekening ge-



Een ULCC van de E-klasse loopt de haven van Antwerpen aan

houden met een groot aantal parameters zoals snelheid en schroefwerking, de invloed van drift- en gierbewegingen, squat- en oevereffecten en scheepsinteractie. Bij de presentatie van de resultaten was iedereen verbaasd dat niet de afmetingen van de schepen, maar de ontmoetingsplaats op de rivier, maatgevend is voor wat de mogelijkheden zijn met deze schepen.'

## • Kwaliteit

Eric Adan: 'De manoeuvreereigenschappen van een schip worden in hoge mate beïnvloed door de vorm van het (onderwater)schip, de motor en het roer Vermogen en de boegschroeven. De E-klasse van Maersk bijvoorbeeld heeft met zijn bijna 400 meter lengte slechts een rechte lijn van 90 meter. De rest is gestroomlijnd, dit schip manoeuvreert erg goed. Het is echter wel zo dat het varen met dergelijke megacarriers een huzarenstukje blijft. Stap voor stap hebben we een kwaliteitsstandaard bereikt op basis van professionalisme waar jaren van voorbereiding aan vooraf is gegaan. Wanneer vroeger de planning van de reis op de brug van het schip gebeurde, gebeurt dit nu aan de wal door de GNA in Vlissingen en door de VBS loods in de Verkeerscentrale in Zandvliet. Zij maken de planning op en geven deze door aan de loods. De technische uitrusting van het schip is van groot belang. Bij de E-klasse bijvoorbeeld was er bij de vaart op de Schelde nog heel wat roer- en schroefcapaciteit in re-

serve en beschikten we tevens over krachtige hek- en boegschroeven. Dit geeft een bijzonder prettig gevoel als je met dergelijke schepen de rivier op- of afvaart. In onze procedures laten we bijvoorbeeld het aantal sleepboten over aan het advies van de loods ("pilotadvice"). We merken echter dat deze schepen met hun 400 meter lengte bij gunstige windomstandigheden zelfs zonder sleepboten kunnen vertrekken.'

## • Loodsen

Martin Mesuere: 'Slechts op drie plaatsen op de rivier kan men ontmoetingen tussen ULCC's en andere zeeschepen best vermijden: namelijk de Bocht van Bath, de Ballastplaat ter hoogte van boei 78 en aan de Noordzeeterminal. De loodsen gebruiken ook de modernste middelen. Elke loods beschikt bijvoorbeeld over een "portable pilot unit". Voor containerschepen van meer dan 340 meter lengte varen altijd twee loodsen mee. Eén loods kan zich concentreren op de adviesverstrekking aan de kapitein van het schip, terwijl de andere een nog meer gesofisticeerde uitvoering van de "portable pilot unit" bedient, die uitermate nauwkeurig positie en snelheid weergeeft. Bij de eerste proefvaart van de Edith Maersk in januari op de Westerschelde waren verschillende waarnemers van de GNA, zoals collega Adan en ikzelf, en loodsen van de beide naties aan boord. We stelden vast dat de loodsen ondermeer door opleiding en er-

varing het schip volledig onder controle hadden. Na elke proefreis was er een omstandig loodsverslag. Dit werd dan samen met de beide loodswezens en de GNA besproken bij de nautisch-technische evaluatie.'

## • Resultaat

Door de jaren heen is een zeer hoge mate van professionaliteit bereikt waarbij niet enkel de loodsen, maar ook de ondersteunende diensten een cruciale rol spelen. Zo is het belangrijk om de morfologie van de rivierbodem permanent in kaart te brengen. Dit gebeurt door het constant peilen van de bedding. De resultaten worden onmiddellijk verwerkt en binnen een week op elektronische kaarten (ECDIS) weergegeven via de "portable pilot unit". Ook het begeleiden van de verkeerstromen door de verkeerscentrales is van bijzonder belang. Zonder een dergelijke aanpak zal geen loods een ULCC op de Westerschelde beloodsen, geven Eric Adan en Martin Mesuere nog mee. Het is enkel met een professionele ketenbenadering waarbij we stap voor stap de evolutie voorbereiden, alle partijen betrekken en de resultaten evalueren, dat de GNA een positief advies heeft gegeven aan de Permanente Commissie voor Toezicht op de Scheldevaart om met deze schepen de Westerschelde te bevaren. Wanneer een andere rederij met eenzelfde verzoek komt, wordt een identiek beslissingsproces doorlopen.

## SWATH gedoopt

Minister Crevits, Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken, doopte op 18 juni 2012 het SWATH moederschip Wandelaar. De "Wandelaar" is de laatste van vier nieuwe SWATH-vaartuigen die voor het Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust worden geleverd. Het SWATH concept is reeds tien jaar met succes in gebruik

voor de beloodsing van schepen op de Elbe. Door zijn specifieke vorm ondervindt een SWATH vaartuig weinig invloed van golven, zelfs in hoge zee en bij hoge snelheden. De "Wandelaar" vervangt vanaf eind juni de oude "monohull" loodskotter op "Wandelaar Pilot Station" voor de scheepvaart naar de Scheldehavens.



## Hoe werkt de Schelderadarketen?

In 2011 bestond de Schelderadarketen (SRK) - het oog, oor en geheugen van de scheepvaart in het Scheldegebied - twintig jaar. Met vijf bemande verkeerscentrales en 22 onbemande radarposten begeleidt de Schelderadarketen het scheepvaartverkeer op de Westerschelde, van de zee tot aan de haven.

In twintig jaar tijd is er veel veranderd en vooral veel bijgekomen bij de SRK, zoals het Central Broker Systeem, waar noodzakelijke informatie voor alle actoren in de nautische keten kan worden opgezet en afgehaald. Alle relevante informatie over de SRK is nu overzichtelijk weergegeven in een infografiek: 'Hoe werkt de SRK?'. Digitaal is deze te vinden op [www.vts-scheldt.net](http://www.vts-scheldt.net) of [www.scheepvaartbegeleiding.be](http://www.scheepvaartbegeleiding.be). Liever een gedrukt exemplaar? Vraag hem aan bij [eva.descamps@mow.vlaanderen.be](mailto:eva.descamps@mow.vlaanderen.be).



## Ketenwerking

## Naar een optimale scheepsplanning

Een schip vaart op, naar een ligplaats in de haven. Tijdens de reis blijkt dat de ligplaats niet, of nog niet, vrij zal zijn bij aankomst. Wat doet het schip? Langzamer varen is soms een oplossing. Vaker moet hij terugvaren en ankeren op zee. Allerlei diensten, zoals het loodswezen, hebben in zo'n geval zinloze diensten verleend. Zie hier het probleem waar de GNA zich voor gesteld zag. Een oplossing voor deze problematiek is in overleg met de havens en de beide loodsdiensten tot stand gekomen. Johan Deman, functioneel beheerder van de Schelderadarketen, legt uit.

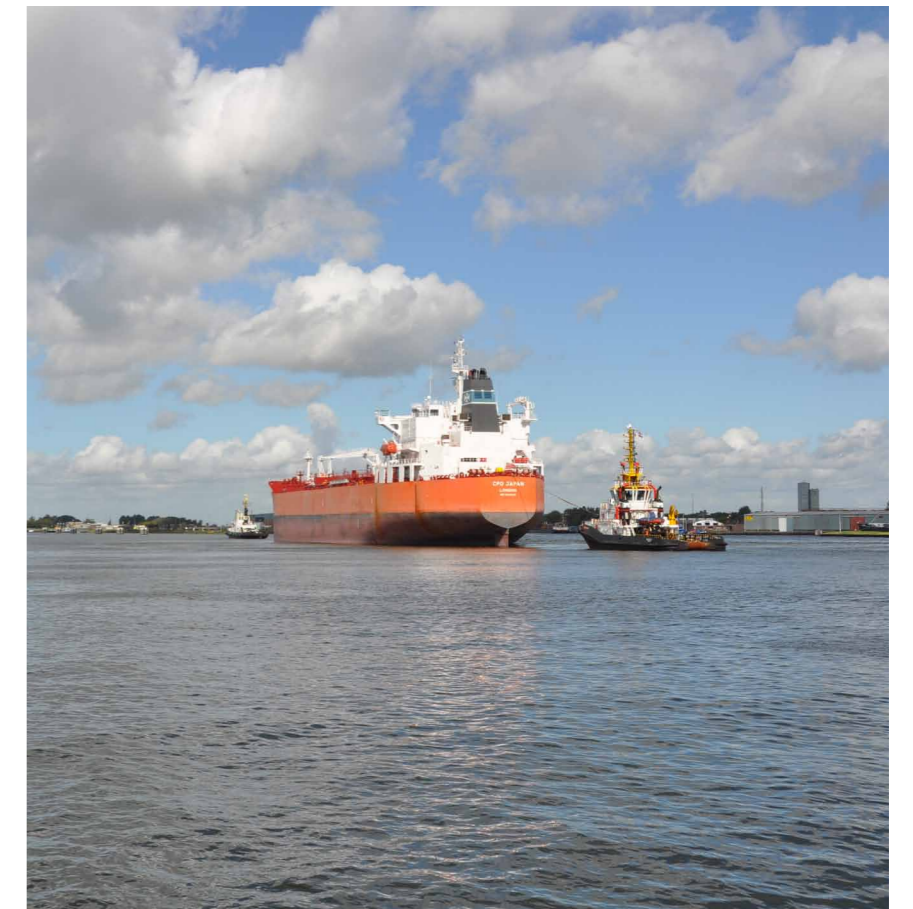
'Een onderdeel van de oplossing is de strikte toepassing van de "Bezwaar tot vervol procedure" (BTV)\* voor schepen met als bestemming een haven die grenst aan het VTS-Scheldegebied', legt Johan uit. 'Het komt er op neer dat schepen ofwel ankeren ofwel opvaren naar hun bestemming, meestal een ligplaats in de haven. Het mag niet zo zijn dat gaandeweg de opvaart door een agent wordt aangegeven dat de ligplaats niet tijdig vrij is waardoor het schip terug moet varen naar zee.' Op termijn wordt bovendien de toepassing van een RTA, een Requested Time of Arrival, strikter geregeld. Dit alles komt ten goede aan de optimalisatie van de sluisplanningen en van het beloodsen van de schepen. Dit komt ook de veiligheid in het Scheldegebied ten goede.

### • BTV en RTA

Een scheepsagent meldt een BTV via het havensysteem. De verkeersleiding wordt hiervan op de hoogte gebracht via de gekoppelde informatiesystemen en weet dan dat het schip voor anker gaat. Er kan dan ook geen loods worden besteld. Het bezwaar wordt opgeheven zodra de agent dit via het respectievelijke havensysteem heeft gemeld. Vanaf dat moment kan hij een loods bestellen en om een RTA, een Requested Time of Arrival, verzoeken bij de GNA. De loods moet zes uur van tevoren worden aangevraagd. Dat geeft het loodswezen de ruimte hun loodsen optimaal in te zetten.

### • Verantwoordelijkheid

'We leggen dus een grotere verantwoordelijkheid bij de agent', geeft Johan aan. 'Hij moet zorgvuldig be-



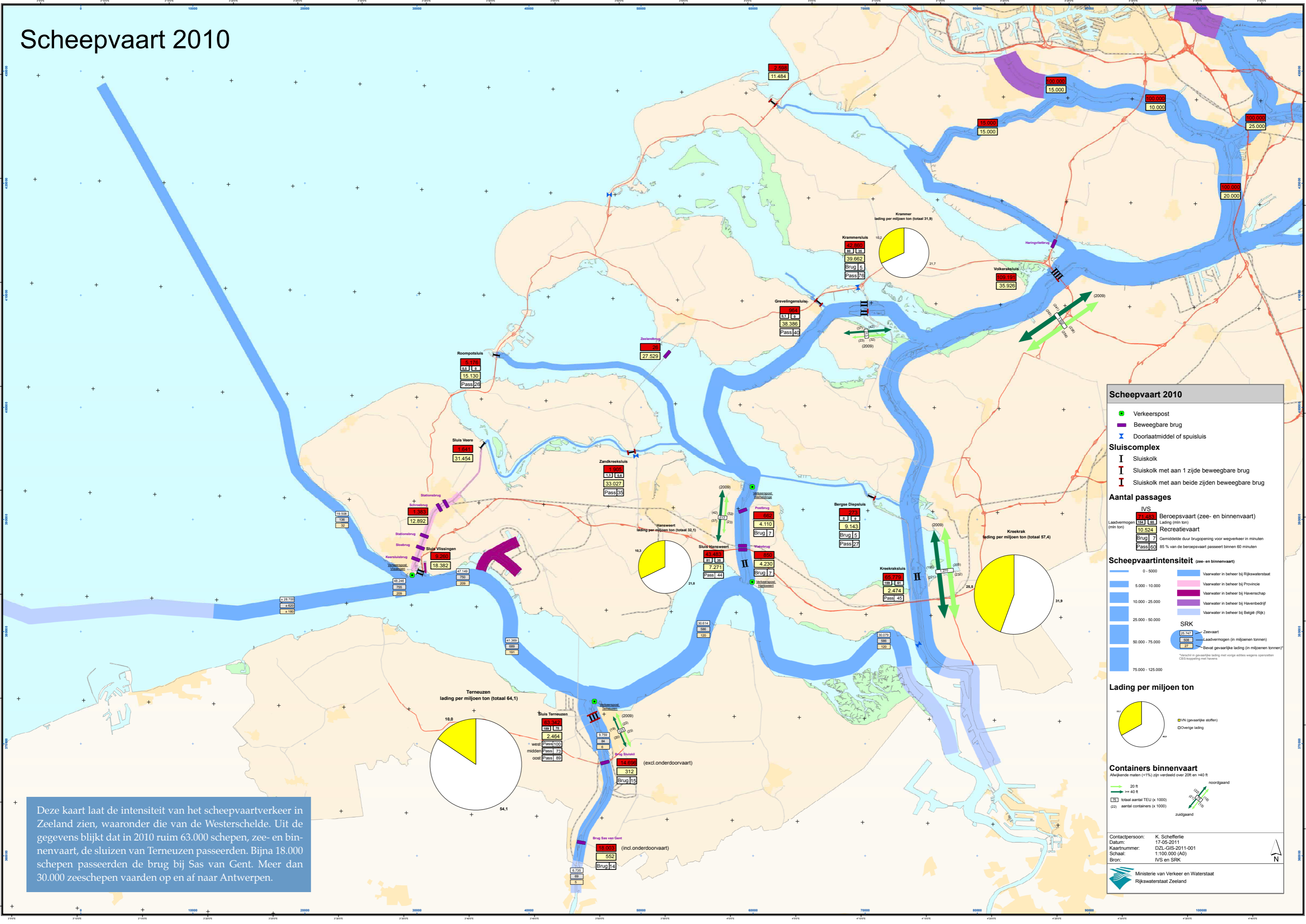
Wachtend schip

kijken of en wanneer een schip kan opvaren en wanneer hij een loods voor deze reis bestelt. Voor de sluisplanning en het beloodsen helpt dit enorm in hun planning. We zijn met de striktere toepassing van de BTV toepassing begonnen voor de haven van Gent en sinds maart is de regeling verruimd naar alle havens.' Volgens Johan is een optimaler gebruik van de BTV een belangrijke stap in de ketenwerking. 'De verschillende diensten (havens, GNA en de loodsdiensten) werken steeds beter samen, zijn meer open en vertrouwen elkaar meer. Dat

zijn belangrijke verworvenheden. Het valt niet mee iets te doen voor het algemene belang zonder afbreuk te doen aan het eigen individuele belang. Dat is wel de essentie van ketenwerking. Het feit dat we met de "Bezwaar Tot Vervolg procedure" goede resultaten boeken en het tot nu toe zonder veel problemen gaat, laat zien dat de partners in de keten van goede wil zijn.'

\*Gezamenlijke Bekendmaking nr. 01 - 2012 Bezwaar tot vervol procedure VTS-Scheldegebied

# Scheepvaart 2010



Deze kaart laat de intensiteit van het scheepvaartverkeer in Zeeland zien, waaronder die van de Westerschelde. Uit de gegevens blijkt dat in 2010 ruim 63.000 schepen, zee- en binnenvaart, de sluisen van Terneuzen passeerden. Bijna 18.000 schepen passeerden de brug bij Sas van Gent. Meer dan 30.000 zeeschepen vaarden op en af naar Antwerpen.

### Scheepvaart 2010

- Verkeerspost
- Beweegbare brug
- Doorlaatmiddel of spuisluis

#### Sluiscomplex

- I Sluiskolk
- II Sluiskolk met aan 1 zijde beweegbare brug
- III Sluiskolk met aan beide zijden beweegbare brug

#### Aantal passages

IVS	Beroepsvaart (zee- en binnenvaart)
Laadvormen (min ton)	21.483
Lading (min ton)	184.183
Recreatievaart	
Brug 7	10.524
Brug 60	85 % van de beroepsvaart passeert binnen 60 minuten

#### Scheepvaartintensiteit (zee- en binnenvaart)

Laadvermogen (in miljoen tonnen)	Bevat gevaarlijke lading (in miljoen tonnen)
0 - 5.000	27
5.000 - 10.000	52
10.000 - 25.000	124
25.000 - 50.000	184
50.000 - 75.000	184
75.000 - 125.000	184

#### Lading per miljoen ton

■ VN (gevaarlijke stoffen)
 ■ Overige lading

#### Containers binnenvaart

Afwijkende maten (<1%) zijn verdeeld over 20ft en >40 ft

- 20 ft
- >40 ft

→ noordgaand  
→ zuidgaand

[ ] totaal aantal TEU (x 1000)  
 (2) aantal containers (x 1000)

Contactpersoon: K. Schefferlie  
 Datum: 17-05-2011  
 Kaartnummer: DZL-GIS-2011-001  
 Schaal: 1:100.000 (AD)  
 Bron: IVS en SRK

Ministerie van Verkeer en Waterstaat  
 Rijkswaterstaat Zeeland

Vanaf 2014

## Bediening bruggen en sluisen op afstand

Vanaf 2014 worden alle bruggen en sluisen in beheer van Rijkswaterstaat Zeeland bediend vanuit twee nautische centrales: Neeltje Jans en Terneuzen. Een aantal kleine sluisen in het noorden van Zeeland is al bij Neeltje Jans ondergebracht en de komende jaren volgen de grote sluisen boven de Westerschelde. Na de zomer start de bouw van de tijdelijke huisvesting van de Nautische Centrale in Terneuzen, om het gebouw in Terneuzen helemaal klaar te maken voor de huisvesting en bediening van de bruggen bij Sas van Gent en Sluiskil en de sluisen in Terneuzen.

André Eversdijk, omgevingsmanager MOBZ (Modernisering Objecten Bediening Zeeland) vertelt: 'De bediening in Terneuzen gaat 24 uur per dag, 7 dagen per week door. Daarom moet de overgang naar de tijdelijke huisvesting en naar de nieuwbouw goed gepland en voorbereid worden. De nieuwbouw zal goed zichtbaar zijn vanaf de Westerschelde. Het bestaande gebouw wordt in tweeën gedeeld en wordt twee keer zo groot. Een slag die we meteen willen maken is de verdere samenwerking van de mensen van de verkeersbegeleiding en verkeersbediening. Daarom gaan deze medewerkers op één werkvloer werken, in opmaat naar een verdere integratie van de functies.'

### • Doelen

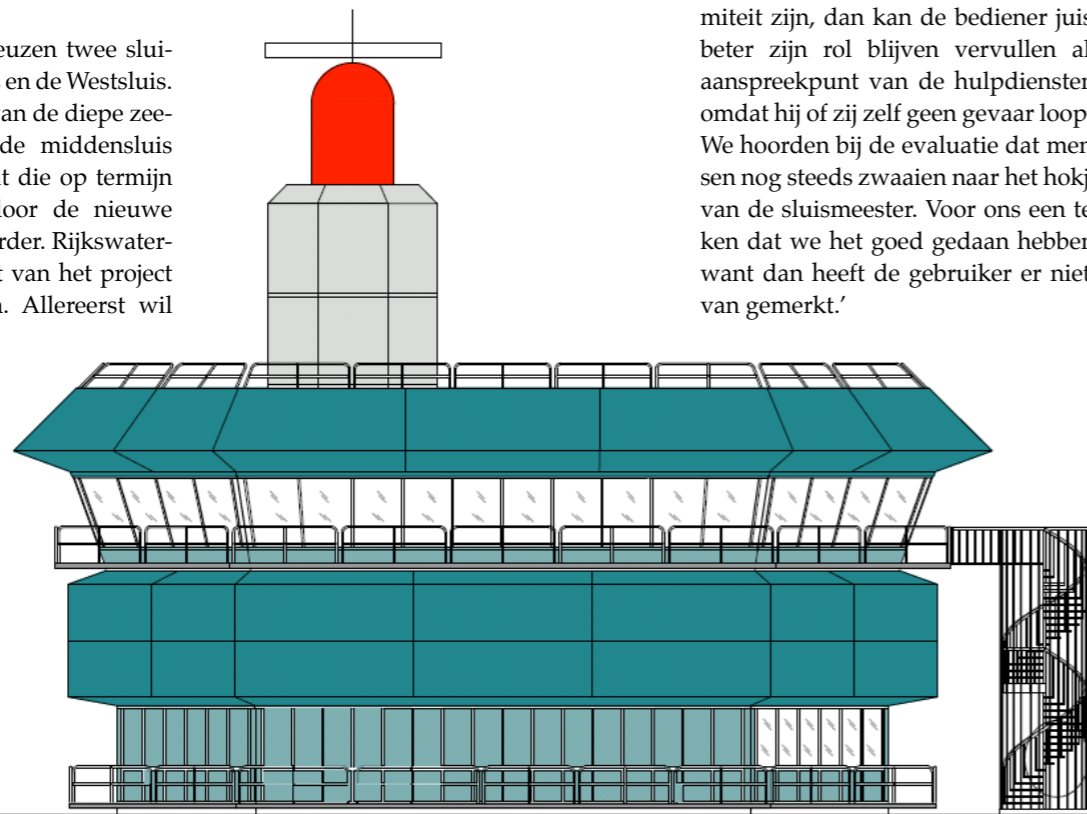
'We pakken in Terneuzen twee sluisen aan; de Oostsluis en de Westsluis. Vanwege de komst van de diepe zeesluis, bouwen we de middensluis niet meer om, omdat die op termijn vervangen wordt door de nieuwe sluis', gaat André verder. Rijkswaterstaat had bij de start van het project in 2007 drie doelen. Allereerst wil

RWS een 24-uurs dienstverlening bieden aan de scheepvaart. Daarnaast is er de wens om een efficiëntieslag te maken, op het gebied van techniek, gebouwen en bemensing. Als laatste is er de ambitie om in de toekomst te werken met een sluitend systeem van verkeersmanagement. De modernisering binnen dit project maakt dat mede mogelijk.

### • Simulator

MOBZ en een project in Limburg zijn landelijke pilots voor de modernisering van objectenbediening en het mogelijk maken van bediening op afstand. André: 'Vanuit het land en zelfs daarbuiten kijken andere diensten met belangstelling mee. Omdat

wij de eersten zijn die hiermee aan de slag zijn gegaan, hebben wij een simulator laten ontwikkelen. Het is immers een heel andere manier van werken: beeldschermen, in plaats van overzicht vanuit de toren. Daar moet je mensen in trainen. Andere diensten gaan de simulatoren overnemen om hun mensen op te leiden. Het handige is verder dat we de simulator konden gebruiken voor het testen van het cameraplan. Het luistert uiteraard heel nauw hoe je de camera's neerzet en afstelt. We hebben dit kunnen perfectioneren in de simulator, dus toen we echt startten, stond alles goed afgesteld. Het bedienen op afstand bevalt erg goed. We kunnen door de plaatsing van de camera's zelfs iets langer doordraaien bij mist. En mocht er een calamiteit zijn, dan kan de bediener juist beter zijn rol blijven vervullen als aanspreekpunt van de hulpdiensten, omdat hij of zij zelf geen gevaar loopt. We hoorden bij de evaluatie dat mensen nog steeds zwaaien naar het hokje van de sluismeester. Voor ons een teken dat we het goed gedaan hebben, want dan heeft de gebruiker er niets van gemerkt.'



De verkeerscentrale in Terneuzen wordt twee keer zo groot

## Een volgende stap in de scheiding van de zeevaart Zeeuwse ECDIS beschikbaar

Om veiliger te varen maken binnenvaartschippers en ook de recreatievaart steeds vaker gebruik van digitale navigatieapparatuur. Met River Information Services (RIS) verbetert de veiligheid en efficiëntie van de binnenvaart. Elektronische kaarten en navigatiesoftware Inland ECDIS zijn een belangrijk onderdeel van de River Information Services. Op de website [www.rissserver.nl](http://www.rissserver.nl) zijn aanvullende Inland ECDIS cellen beschikbaar met diepte-informatie van de Zeeuwse wateren.

Het gebruik van goede, actuele kaarten draagt bij aan de veiligheid op de vaarwegen. Elektronische kaarten worden al langer gebruikt voor de scheepvaart. Door de beschikking te hebben over actuele informatie, kan een schipper zijn planning of route beter aanpassen aan de omstandigheden. De bestaande elektronische kaarten worden nu geupdate voor de binnenvaart. In overleg met de branche en de marktpartijen die de viewers voor Inland ECDIS leveren, zijn de functionaliteiten uitgebreid. Het is aan de marktpartijen op welke manier ze dit verwerken in hun navigatiesoftware. De elektronische kaarten van het Scheldegebied en andere Zeeuwse wateren zijn nu beschikbaar.

### • Essentiële informatie

Om op een rivier als de Westerschelde veilig te varen, is informatie over de diepte essentieel. De diepte verandert continu en wordt daarom met regelmaat gepeild. De informatie die deze peilingen oplevert, wordt direct omgezet in elektronische kaarten. Zo wordt er elk kwartaal een volledig pakket elektronische kaarten met Zeeuwse wateren geleverd.

### • Opbouw van informatie

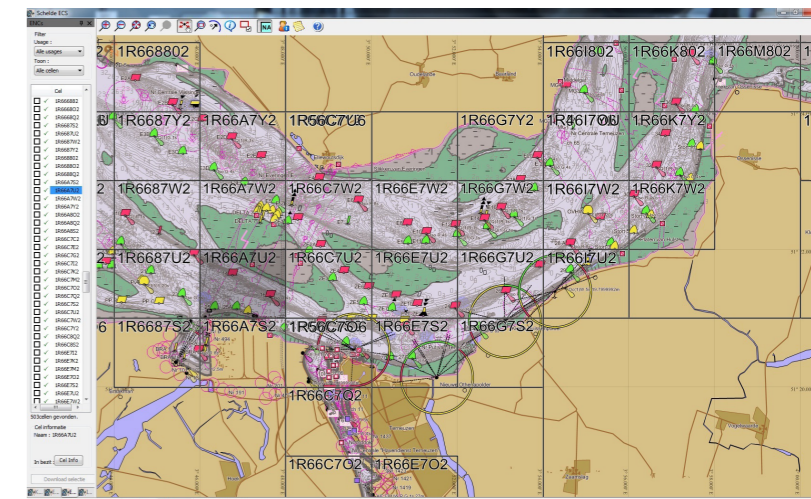
De Zeeuwse wateren worden ingedeeld in een raster met cellen. Aan het begin van ieder kwartaal worden alle cellen opnieuw uitgegeven in een exchange set. Wijzigingen in nautische objecten worden direct verwerkt en via update exchangesets verspreid, cellen met nieuwe dieptegegevens worden wekelijks uitgegeven.

De volledige nieuwe set, die eens per kwartaal beschikbaar komt, heeft een omvang van ongeveer 100 MB, de sets met nautische wijzigingen en nieuwe dieptegegevens zijn veel kleiner. Het is dus mogelijk om een actueel overzicht van alle gegevens te hebben, zonder steeds 100 MB te hoeven downloaden. Voor veel schippers is dit een belangrijk voordeel.

### • Gescheiden vaart

Om de zeevaart van de binnenvaart en recreatievaart te scheiden, wordt het gebruik van nevengeulen gestimuleerd. Deze nevengeulen worden regelmatig gepeild. Als ze diep en stabiel genoeg zijn, worden de nevengeulen aangegeven met betonning. De dieptegegevens en de betonning is

eenvoudig en up to date af te lezen van de elektronische kaarten. Dat maakt het makkelijker om van de nevengeulen gebruik te maken.



De celopbouw van de elektronische kaart

## Inland Ecdis

Ecdis staat voor Electronic Chart and Display Information System. Inland Ecdis is een systeem waarmee vaarkaarten voor de binnenvaart elektronisch kunnen worden weergegeven. Voor een groot aantal vaarwegen komen deze elektronische kaarten beschikbaar. Weergave op een scherm heeft belangrijke voordelen boven weergave op een papieren kaart. De Ecdis kaarten zijn actueler en bevatten veel meer informatie. Alle informatie die een schipper nodig heeft, komt automatisch op het scherm. ECDIS in Nederland en Vlaanderen is onderdeel van een Europese aanpak. Dienst Scheepvaart en Verkeer van Rijkswaterstaat coördineert in Nederland de invoering en de coördinatie met de marktpartijen.

De GTi-Tool staat voor “Gent-Terneuzen informatiesysteem” en stelt informatie beschikbaar om de scheepvaart op het kanaal Gent-Terneuzen te plannen. De GTi-Tool is een website en onderdeel van het Gentse havensysteem ENIGMA (Elektronic Network for Information in the Ghent Maritime Area).

Het eenjarig bestaan van de GTi-tool werd begin maart gevierd met een symposium bij ‘Zeeland Seaports’ en één bij het ‘Havenbedrijf Gent’. De opkomst was meer dan bevredigend. Een rollenspel tussen alle actoren (maritieme agent, havendienst, loodsregelaar, sleepdienstplanner en sluisplanner) toonde de complexiteit van de ketenwerking aan.

### • Babbelbox

De werkgroep die zich bezig houdt met de GTi-tool wordt bij de ontwikkeling van het werkmiddel verder ondersteund door de GNA. Geschat wordt dat meer dan 80% van alle interactie tussen de actoren kan gebeuren via de tool en zijn ‘babbelbox’. Per schip kan elke knelpuntoperator een waarschuwing of beperking te allen tijde raadplegen. Enkel de meer complexe beslissingen vergen nog een telefonisch opvolgen – wat zich dan ook snel visualiseert in het dynamisch model van de GTi-tool.

### • Kwaliteitssprong

Ondertussen werkt één van de partners (het Loodswezen) continu verder aan het verbeteren van het predictiemodel, in het bijzonder voor zee en Schelde. Samen met een aanpassing van de procedure voor Swath-operabele schepen zou de ketenwerking nog eind dit jaar een serieuze kwaliteitssprong kunnen verwezenlijken. Een voorgestelde ETA aan de loodskruispost zou dan betekenen dat loods, sluis, kade en andere diensten op één ‘groene’ lijn zitten.

### • Verder werken

De klachtenmodule, die nu ingebouwd zit in de GTi-tool, levert bijkomend inzicht hoe en waar de tool best nog evolueert of zich aanpast. Eind april registreerde de Gentse haven 22 klachten en opmerkingen over de werking, waaruit de werkgroep verdere conclusies neemt. Binnenkort worden ook de tijpoorten van getijde-afhankelijke schepen in de GTi-tool geïntegreerd. Bovendien wordt gewerkt aan een programmatische aanzet hoe het kruisen van bovenmaatse schepen kan worden geoptimaliseerd.

### • Sluisplanning

Verwacht wordt dat de stuurgroep zal beslissen hoe de sleepplanning geïntegreerd kan worden. Ondertussen heeft het GNA al een verdere uitbouw op de GTi-tool in operationele

staat: optimalisatie van de sluisplanning. Deze tool zou de werklast van de sluisplanner aanzienlijk verminderen. Het Havenbedrijf Gent staat garant dat de basisapplicatie GTi-tool te allen tijde verder ondersteund wordt door de Enigma servers en beschikbaar is voor derden.

## Film vaarweggebruikers

Voor het GNB project Scheiden Zeevaart - binnenvaart/recreatievaart in uitvoering, is een film gemaakt om de vaarweggebruikers te informeren over de veranderingen die relevant zijn voor de recreatievaart en binnenvaart. De film is gemaakt in opdracht van de Permanente Commissie (PC). Nieuwsgierig? Download de film op [www.vts-scheldt.net](http://www.vts-scheldt.net). Voor meer inhoudelijke informatie kunt u terecht bij Ben Sinke, Rijkswaterstaat Zeeland.

## Colofon

### Uitgave

Agentschap voor Maritieme Dienstverlening en Kust  
Rijkswaterstaat Zeeland

### Oplage

3800 exemplaren

### Redactie

Eva Descamps; Ben Sinke; Antoine Vuylsteke;  
Lievens Communicatie

### Realisatie en eindredactie

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

### Fotografie

Rijkswaterstaat Zeeland, Adrie van de Wege, Mark Neelemans

### Druk

Grafisch Bedrijf Goes

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

Overnemen van artikelen na toestemming van de eindredactie.

Meer informatie over het Gemeenschappelijk Nautisch Beheer van de Westerschelde vindt u op [www.vts-scheldt.net](http://www.vts-scheldt.net).